

CANQ  
VO  
100  
1961-62



GOUVERNEMENT DU QUÉBEC  
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DE L'AMÉNAGEMENT

CE DOSSIER DEVRA  
ÊTRE RETOURNÉ AU

DÉPÔT CENTRALISÉ  
DE DOCUMENTS SEMI-ACTIFS  
2750, DALTON, STE-POLY  
QUÉBEC, G1P 3S4

LOCALISATION

89052

MINISTÈRE DES  
COMMUNICATIONS

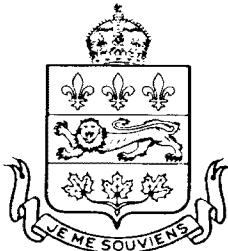
BIBLIOTHÈQUE  
ADMINISTRATIVE "H"

507175

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

CANQ  
VO  
100  
1961-62

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
200, RUE DORCHESTER SUD, 7<sup>e</sup>  
QUÉBEC, (QUÉBEC)  
G1K 5Z1



**PROVINCE DE QUÉBEC**

# **MINISTÈRE DE LA VOIRIE**

Rapport de l'exercice clos le 31 mars

**1962**

# **DEPARTMENT OF ROADS**

Annual Report ending March 31

*Publié sous l'autorité de l'Assemblée législative  
Printed by Authority of the Legislative Assembly*

A l'honorable PAUL COMTOIS, C.P.,

*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 budgétaire 1961-1962.

Respectueusement soumis,

BERNARD PINARD,

*Ministre de la Voirie*

Québec, 31 décembre 1962.

To The Honourable PAUL COMTOIS, P.C.,

*Lieutenant-Governor of the Province of Quebec*

May it please Your Honour

I have the honour to submit the report of the Department of Roads for the fiscal year 1961-1962.

Respectfully submitted,

BERNARD PINARD,

*Minister of Roads.*

Quebec, December 31st, 1962.

A l'honorable BERNARD PINARD,

*Ministre de la Voirie*

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre le résumé du travail accompli par le personnel du Ministère de la Voirie au cours de l'année budgétaire 1961-1962.

Ce résumé comprend les activités des divers services du ministère, ainsi que le rapport de l'ingénieur-en-chef.

ROGER LABRECQUE, Ing. P.,  
*Sous-ministre*

Québec, le 28 décembre 1962.

To the Honourable BERNARD PINARD,

*Minister of Roads*

Sir:

I have the honour to present herewith the report of the activities of the Department of Roads for the fiscal year of 1961-1962.

This summary covers the operations of the several branches including the report of the Chief Engineer.

ROGER LABRECQUE, P. Eng.,

*Deputy Minister of Roads.*

Quebec, December 28, 1962.

## TABLE DE MATIÈRES

Message de l'Honorable Bernard Pinard, ministre de la Voirie .....	11
Chapitre I—Revue de l'année .....	17
Chapitre II—Sommaire des travaux exécutés en 1961.....	57
Chapitre III—Longueur du réseau routier de la province .....	59
Chapitre IV—Réseau des grandes routes .....	60
Chapitre V—Entretien des grandes routes .....	63
Chapitre VI—Entretien des chemins secondaires .....	67
Chapitre VII—Entretien des chemins aux frais du gouvernement en 1961. ....	69
Chapitre VIII—Travaux de voirie exécutés sur les grandes routes .....	73
Chapitre IX—Travaux de voirie exécutés sur les chemins secondaires	113
Chapitre X—Sommaire des travaux exécutés dans les comtés de la province .....	171
Chapitre XI—Ponts et ponceaux construits ou réparés .....	174
Chapitre XII—Elimination des passages à niveau de chemin de fer ....	182
Chapitre XIII—Systèmes de protection installés aux passages à niveau de chemins de fer .....	183
Chapitre XIV—Entretien des routes, hivers 1960-61 et 1961-62 .....	189
Un symbole de solidarité nationale .....	209
L'historique des routes du Québec .....	215
Politique routière de la province de Québec .....	219
Langue technique .....	228

## CONTENTS

Message of the Honourable Bernard Pinard, Roads Minister .....	11
Chapter I—Review of the year .....	17
Chapter II—Summary of the work carried out in 1961 .....	57
Chapter III—Length of the road network of the Province .....	59
Chapter IV—Network of main highways .....	60
Chapter V—Maintenance of main roads .....	63
Chapter VI—Maintenance of secondary roads .....	67
Chapter VII—Maintenance of roads at the Government's expense in 1961 .....	69
Chapter VIII—Road Work carried out on main highways .....	73
Chapter IX—Road work carried out on secondary roads .....	113
Chapter X—Summary of the work carried out in counties of the Province .....	171
Chapter XI—Bridges and culverts built or repaired .....	174
Chapter XII—Elimination of railway grade crossings .....	182
Chapter XIII—Protection systems installed at railway grade crossings	183
Chapter XIV—Winter maintenance in 1960-61 and 1961-62 .....	189
Symbol of national solidarity .....	209
Historical account of the Quebec Roads .....	215
Road policy of the Province of Quebec .....	219
Technical information .....	228

**REVUE de L'ANNÉE**

**REVIEW of the YEAR**

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
200, RUE DORCHESTER SUD, 7e  
QUÉBEC, (QUÉBEC)  
G1K 5Z1

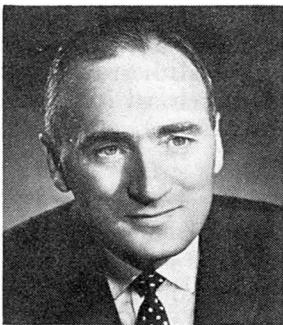


Les approches nord à voies étagées du pont Mercier, un important projet en cours.

The northern multi-level interchanges of the Mercier bridge, a project underway.



## **Message de l'Honorable Bernard Pinard, ministre de la Voirie**



Quelque temps après l'élection du Premier Ministre Jean Lesage en 1960, il fut nommé à la tête du ministère des Transports. J'avais alors la responsabilité de mettre en œuvre le programme routier du Québec, qui était en accord avec mon propre programme routier. Comme ministre de la voirie, je reçus pleine autorité de réaliser le programme conjoint en coopération avec le gouvernement fédéral.

Heureusement, j'ai pu alors compter sur les services d'un groupe d'ingénieurs expérimentés à la tête duquel se trouvait l'ingénieur en chef, M. Arthur Branchaud, pour poser les assises de cette vaste entreprise. Le projet devait être exécuté selon les données les plus modernes en matière de technologie routière. Ici, il faut souligner qu'entre la frontière de l'Ontario et la ville de Montmagny (240 milles), la route transcanadienne va compter au moins deux voies divisées à accès contrôlé. De plus, entre la jonction de la route 401, venant d'Ontario, à Vaudreuil, et celle de la future route No 3, sur la rive sud du St-Laurent, elle aura six voies divisées, une partie du tronçon étant constituée par sept milles de voies élevées du Boulevard Métropolitain de Montréal.

Le programme en cours prévoit, entre la frontière d'Ontario et Lévis, la construction de plus de cinquante échangeurs de trafic et de soixante-cinq ponts, dont l'un, ajouté au futur tunnel, permettra de traverser le St-Laurent entre Montréal et Boucherville, projet dont le coût est estimé à plus de \$50 millions. La décision de construire un pont-tunnel sur le St-Laurent a été

Lorsque le Premier Ministre Jean Lesage fut élu en 1960, il prit sur lui de racheter la promesse qu'il avait faite de construire le tronçon de la route transcanadienne dans la province de

## **Message of the Honourable Bernard Pinard, Roads Minister**

When Premier Lesage took office in 1960, he had to make good his pledge of building the Trans-Canada Highway in Quebec. This fitted nicely with my own road programme. As Minister of Highways, I was given full authority to carry on this joint programme with the Federal Government.

Fortunately, I could draw on my own experienced engineering staff, headed by the chief engineer, Mr. Arthur Branchaud, to set this great venture into motion. The most modern refinements in roadbuilding had to be incorporated into the project. One must remember that between the Ontario Border and Montmagny (240 miles) it will be a four-lane divided highway of the fully-controlled access type. Between the junction of Route 401, coming from Ontario, at Vaudreuil, up to junction of the future Route No. 3 on the other side of the St. Lawrence, it would be a six lane divided highway of which seven miles are made up of the existing elevated Montreal Metropolitan Boulevard.

Our preliminary study showed (up to Levis) more than 50 traffic interchanges and 65 bridges, one of them over the St. Lawrence between Montreal and Boucherville, a project involving more than \$50 millions. It was only after a very extensive study that a most original and economical solution was to be found: the combination of a tunnel and bridge.

To improve the efficiency of our organization, I decided to open an office in Montreal for the appointed Chief Project Engineer, Mr. Olier Mathieu, who, for years was a district engineer and lately chief engineer for the construction of the Laurentian Autoroute, the first turnpike route in the Province.

prise à la suite d'études prolongées par des ingénieurs consultants.

En vue d'accroître l'efficacité du département, j'ai décidé d'ouvrir un bureau à Montréal sous la direction de l'ingénieur Olier Mathieu, qui a toute autorité quant à la construction de la route transcanadienne. M. Olier Mathieu est un ancien ingénieur principal qui avait acquis beaucoup d'expérience lors de la construction de l'Autoroute des Laurentides, la première à être érigée dans la province.

Au fur et à mesure que nous procédions, nous avons constaté que le personnel régulier du ministère serait dans l'impossibilité d'exécuter à lui seul un programme aussi considérable. Il fut alors décidé de rechercher les services d'ingénieurs et d'analystes consultants en vue d'aider l'effectif du département alors taxé à sa pleine capacité.

Il est difficile de dire quel est le principal problème de génie posé par la construction; une chose certaine, c'est qu'ils n'ont pas manqué. Les revues techniques, incidemment, en ont parlé à plus d'une reprise. Ces problèmes ne peuvent être limités à un domaine puisqu'en définitive ils exercent leur influence sur l'économie de la région traversée.

Sur une des sections les plus difficiles (50 milles), nous avons procédé par études photogrammétriques, alors que les quantités ont été compilées au moyen de calculateurs électroniques.

Les fondations présentaient d'énormes difficultés. En effet, l'étude du sol révéla la présence de couches glaiseuses, qui furent remplacées par du matériel d'emprunt qu'il fallut parfois aller chercher à des distances considérables. Également, nous avons dû traverser des savanes, dont plusieurs étaient assez profondes.

Les difficultés ci-dessus se rencontrent souvent dans la construction rou-

As we proceeded with the work, it was found that the staff could not cope with all the work planned. It was then decided to ask for the assistance of consulting engineering firms and private testing and research laboratories to shoulder part of the overload imposed on our permanent forces.

It is very difficult to single out the most serious engineering problems met, suffice to enumerate some as they come to mind, but not necessarily in the order of their importance. Technical papers available (CGRA) are a good medium to appraise them. The problems are not concentrated only in that field, but overflow in our economy and in the life of the community this highway intends to serve.

On one of the most difficult sections (50 miles), the proper layout was set by the photogrammetric method coupled with the complication of quantities by electronic computers.

The construction of the base presented many difficulties: Soil investigations revealed that in some places we had to deal with a low bearing capacity clay; in others we had to face the complete absence in the near vicinity of a good material needed to replace frost susceptible soils. Also that the road must cross bogs, some shallow, others very deep.

The above difficulties relate to methods of construction, but the proper laying out of the highway also presented its own problems. The engineers had to project valuable farm lands and, in urban centers, avoid costly expropriations without impairing the efficiency of the work.

In other words, I set my goal to build for the future and thus prevent a premature obsolescence of such an expensive project. In conclusion, I hope

tière, mais, dans le cas présent, elles ont été doublées par la nécessité d'établir un tracé évitant, dans la mesure du possible, de démembrer des fermes de valeur ou des centres urbains pour ainsi réduire le coût des expropriations sans cependant altérer le sens du projet.

En d'autres mots, je voulais construire une route qui ne deviendrait pas pré-maturément désuète. Pour conclure, je suis convaincu que les efforts continus de mon département et des organisations de l'extérieur vont apporter une contribution considérable à la technologie routière au Canada.

that with the assistance of the regular technical staff and the help from exterior organizations, the Quebec section should be a tremendous contribution to the science of road construction in Canada.





L'Hon. Bernard Pinard, ministre de la Voirie de Québec, adressant la parole lors du 43e congrès annuel de l'Association Canadienne des Bonnes Routes tenu au Château Frontenac, du 2 au 15 octobre.

Honourable Bernard Pinard, Minister of the Quebec Roads Department, speaking at the closing of the 43th annual convention of the Canadian Good Roads Association held in Chateau Frontenac from 2nd to 5th October 1962.

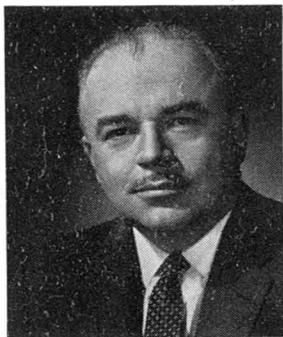


## CHAPITRE I

## CHAPTER I

**RAPPORT DES ACTIVITÉS DU MINISTÈRE**  
**par Roger LaBrèque, Ing. P., Sous-ministre.**

**SUMMARY REPORT OF DEPARTMENT OPERATIONS**  
**by Roger LaBrèque P. Eng., Deputy Minister of Highways**



Présentement, la province de Québec est un immense chantier routier puisque plusieurs projets y sont menés de front. Ceci représente le fruit d'un labeur ardu qui est coordonné

à un plan d'ensemble provincial. Il est un fait indéniable qu'à l'explosion économique de notre région doit correspondre un effort gigantesque de constructions d'autoroutes et de voies latérales. Tout ceci dans le but de canaliser et de diriger l'écoulement des personnes, des matières brutes et des produits industriels, manufacturiers et de consommation.

Pour répondre à ces pressants besoins, il a fallu être sur la brèche sans cesse et ceci tant du côté de l'organisation administrative que du renouvellement de notre personnel qui doit résoudre les aspects techniques et de génie de notre ministère.

Pour aider notre personnel nous avons vu à l'installation de machines électroniques qui analysent et compilent des données administratives, financières et de travaux que requiert aujourd'hui l'importance de notre service.

Nous nous étions donné deux ans pour compléter la réorganisation de notre ministère et je puis dire qu'actuellement nous sommes arrivés presqu'au but. Ce qui nous permettra d'améliorer dans le futur le développement naturel de notre organisme.

Durant l'année qui vient de s'écou-

Due to the many major projects presently underway, the Province of Quebec has in a way taken the aspect of an immense road construction site. This is the result of a sustained effort governed closely by the requirements of master plan of Provincial scope.

Construction of main and feeder highways has become an urgent matter brought about by the economic expansion witnessed in our territory. Construction of these highways are a must to handle the increased flow of people, raw materials and manufactured products.

To cope with the problem, serious attention was given to the internal structure of our Department in both the administrative and the technical sections. The electronic section, which today supports the importance of our department, is a great help to our personnel. The IBM 1620 controls the financial and administrative sections, planning and programming work. Previously intended as a 2 years program, the reorganization has been practically completed. Due provision has been made for future natural growth of the Department.

During the past year, our Department was responsible for the construction, reconstruction and improvement of 2,976 miles of main and secondary roads. The maintenance shows 29,575 miles of main and secondary roads and the winter maintenance of 11,367 miles of roads. Provincial grants to municipalities and local organizations contributed to the winter maintenance of

ler, notre ministère a contribué à la reconstruction et amélioration de 2,976 milles de routes, grandes et secondaires. La maintenance routière aux frais du Gouvernement comprend 29,575 milles de grandes routes et de routes secondaires. La maintenance de l'hiver s'établit à 11,367 milles pour notre service. Les octrois aux municipalités et organisations locales ont maintenu 26,173 milles de routes d'hiver.

La longueur totale de notre système routier à l'heure actuelle comprend 44,734 milles répartis comme suit: chemins de première classe 7,092 milles, chemins de deuxième classe 27,086 milles, chemins de troisième classe 10,556 milles.

Lorsqu'au début de cette présentation, je vous disais que la province était un immense chantier à cause des divers projets majeurs qui y sont menés de front; je résérais il va sans dire au tronçon québécois de la route Trans-Canada, de l'autoroute de Montréal à Sainte-Adèle présentement en exécution et celle de Montréal à Sherbrooke en préparation. Ici, je ne tiens pas compte des travaux normaux exécutés dans la province durant l'année où plus de \$55,000,000 ont été dépensés pour les routes rurales sur un budget de \$157,000,000.

Vous avez dû remarquer en vous rendant à Québec par la route 9 l'ampleur des travaux en cours du tronçon transcanadien long de 389 milles. Cette autoroute, de 4 voies et de 6 voies à certaines places, sera entièrement à accès contrôlés de Pointe-Fortune à Montmagny.

L'emprise, de 200 à 300 pieds selon le cas, s'étendra de Pointe-Fortune à la frontière de l'Ontario jusqu'à Montmagny et de là avec 100 pieds d'emprise vers Sainte-Rose du Dégelé à la frontière du Nouveau-Brunswick. D'après les plans établis par les ingénieurs du ministère, le tronçon Pointe-Fortune à Montmagny va compter pas moins de 90 structures étagées. La Trans-Canada du Québec comportera pas moins de 38 ponts d'une certaine importance, y compris celui de l'Ile-aux-Tourtes de

an additional 26,173 miles of roads. Our present road system now totals 44,734 miles divided as follows: first class 7,092 miles, second class 27,086 miles, and third class 10,556 miles.

As previously mentioned, we have a vast highway construction program presently underway, spread out over a large area. It includes the construction of the Quebec sector of the Trans-Canada highway, the extension of the Montreal Laurentian Autoroute of Sainte Adèle and the construction of the Montreal-Sherbrooke Autoroute the construction of which will begin soon. No consideration is given here to the rural roads on which were spent some \$55 millions of the \$157 millions budget.

The Trans-Canada Highway is now under construction from Ontario to the City of Quebec. This highway of 4 and 6 lanes and its access will be controlled from Pointe Fortune to Montmagny. The width of the right-of-way on this section will vary between 200 and 300 feet wide reducing to 100 feet east of Montmagny to the New-Brunswick border. Some 90 structures shall be built at intersection of the Multi-lane section and 38 bridges will span rivers intersecting the Trans-Canada Highway between the Ontario and New-Brunswick Borders. Among these, we might note the Ile-aux-Tourtes bridge estimated at \$7½ million dollars, the Yamaska, Chaudière and Etchemin bridges estimated at \$1 million dollars each.

Mention must also be made of the tunnel bridge crossing of the Saint Lawrence River between Montreal and Boucherville at an estimated cost of \$50 millions. This project considered as unique in Canada, is made up of two main sections. The first and most important section consists of a 5,000 foot 6 lane tunnel built across the north channel between Montreal and Ile

\$7½ millions; celui du Richelieu, \$5 millions et ceux de Yamaska, Chaudière et Etchemin, environ \$1 million de dollars chacun.

Dans ce contexte s'intègre le pont-tunnel de la traversée du fleuve Saint-Laurent de Montréal à Boucherville au coût approximatif de \$50 millions. Ce projet, unique au Canada, comprend deux parties. La plus importante consiste à ériger, sous le chenal nord, un tunnel d'environ de 5,000 pieds le longueur à six voies de circulation et d'une hauteur libre de 15 pieds et 6 pouces, qui reliera l'Île de Montréal à l'Île Charron. L'aménagement de l'éclairage et de la ventilation assurera le confort et la sécurité de l'usager puisqu'en plus la circulation sera contrôlée sous l'oeil de caméras de télévision, posées à tous les 500 pieds. La seconde partie unira l'Île Charron à la rive sud, près de Boucherville, au moyen d'un pont d'une longueur approximative de 1,220 pieds. Le pont de l'Île-aux-Tourtes de \$7,500,000 franchira la rivière Outaouais à la hauteur de Senneville et de Vaudreuil en se servant comme appui de l'Île-aux-Tourtes. L'installation aura une longueur totale de 6,442 pieds et comportera 34 travées principales avec poutres et dalles en béton précontraint. Les sept travées d'approche, en plus des 40 piliers et deux culées en béton armé soutiendront le plus long pont précontraint, jamais construit au Canada.

Quant au pont Richelieu, il enjambera la rivière Richelieu avec ses 2,345 pieds à la hauteur de Saint-Mathieu et de Beloeil. D'une valeur de \$5,000,000, la superstructure sera construite entièrement en béton précontraint sur toute sa longueur, à l'exception de la travée centrale de 240 pieds qui sera construite en acier précontraint. Le tablier, large de 92 pieds et de 6 voies de circulation, reposera sur 14 piliers en béton armé et de deux culées en béton pour s'élever à 240 pieds au-dessus du chenal.

Les pentes longitudinales de la route ne dépasseront pas 3% afin d'assurer une visibilité constante qui augmen-

Charron. Minimum vertical clearance will be maintained at 15' 6". Traffic through the tunnel will be controlled automatically by cameras located every 500 feet. The second section consists of a 1,200 foot bridge spanning the south channel between Île Charoon and Boucherville.

Other important structures are also in the construction stage. The Ottawa River will be spanned between Senneville and Vaudreuil via Île-aux-Tourtes. The total length of the structure will be 6,442 feet and its 34 main spans together with its 7 end spans will make it Canada's longest pre-stressed concrete bridge.

The Richelieu will be crossed by a 2,345 foot bridge between Saint Mathieu and Beloeil. Except for the center 240 foot span which will be made of steel, the entire superstructure will be built of prestressed concrete.

It will provide a roadway 92 feet in width capable of carrying six lanes. The structure will rest on 2 concrete abutments and 14 reinforced concrete pillars and maintain a vertical clearance of 240 feet above the water level.

Maximum grades along the highway will be limited to 3% to provide clear visibility and increase driving safety. Some 13 railroad crossings will be separated leaving only two: Sainte-Anne du Sault and Saint-Thomas-d'Aquin, where it is thought train service may soon be abandoned.

The agreement calls for a contribution from the Federal Government equal to 50% of the cost of building a two lane highway. In the present case, however, the federal aid will be considerably reduced due to the fact that 240 miles of the highway will be divided. At the end of December 1962, the Department of Roads had awarded con-

te au maximum la sécurité de l'usager. Tout près de 13 passages à niveau seront évités sauf ceux de Sainte-Anne du Sault et Saint-Thomas-d'Aquin dont les circuits seront abandonnés dans quelques années. L'entente prévoit que le gouvernement du Canada contribue environ 50% du coût de construction d'une voie simple. Dans le cas présent, la contribution fédérale se trouvera appréciablement réduite puisque la Trans-Canada du Québec comportera plus de 240 milles de voies divisées sur le parcours total de 389 milles.

A la fin du mois de décembre 1962, le ministère de la Voirie avait octroyé pour \$60 millions de contrats, en rapport avec la Trans-Canada (\$24 millions 1961-62). Nous croyons être en mesure d'exécuter pour plus de \$100 millions de travaux à la fin de 1963, dont environ 100 milles de revêtement d'asphalte sur la partie actuellement en chantier et la majorité des ponts jusqu'à Montmagny sauf le pont-tunnel de Boucherville.

L'extension actuelle de l'autoroute des Laurentides de 11 milles reliera Montréal à Sainte-Adèle sur une longueur de 40 milles à 4 à 6 voies de circulation à accès contrôlé. La seconde autoroute des Cantons de l'Est dont on prévoit la mise en chantier au début de l'an prochain aura quatre voies à accès contrôlé sur une longueur de 69 milles et établira un lien direct entre le Vermont, Sherbrooke et la métropole du Canada.

A ces travaux gigantesques s'ajoute la construction en cours des approches à voies étagées du pont Mercier de Montréal au coût de \$7 millions, simultanément avec le jumelage de ce dernier. La vieille capitale de Québec a vu cette année la réalisation des routes de ceinture de son importante zone avec les boulevards Laurentien, Laurier, Henri IV et de ses voies adjacentes au coût approximatif de \$3,800,000. Les routes de développement se poursuivent à La Tuque, Chibougamau, Tadoussac et Matagami pour l'accès et l'écoulement des richesses naturelles de notre province.

tracts totalling \$60 millions on Trans-Canada Highway (\$24 millions 1961-62). We believe a total of \$100 millions will have been spent by the end of 1963. In this sum is included the cost of paving 100 miles presently under construction and the cost of most of the bridges and structures between the Ontario border and Montmagny expecting however the Saint Lawrence crossing at Boucherville.

The extension of the Laurentian Autoroute to Sainte-Adèle, a distance of 11 miles, will link this district to Montreal 40 miles away by a 4 and 6 lanes controlled access highway. The second autoroute, in the Eastern townships, the construction of which is about to start will provide a 69 miles 4 lanes controlled — access route linking, Vermont, Sherbrooke and Montreal.

Besides the above undertakings, mention must be made of the doubling of Mercier Bridge and the reconstruction of its north approaches comprising a multi-level interchange at the intersection of route no. 2 and route no. 4. Progress was also realized in the Quebec city area by the continuation of main arteries such as Laurier, Laurentian, Henri IV Boulevards and some feeder highways at a cost of \$3,800,000. Construction of access roads leading to the La Tuque, Chibougamau, Tadoussac and Matagami areas is nearing completion.



Bienvenue, à Québec, à la caravane transcanadienne, en août 1962.

Welcome to the Trans-Canada Motorcade, at Quebec City, in August 1962.



## SERVICE DE L'INFORMATION

**M. Georges Bonin, directeur**



Le service de l'information est une espèce de centre nerveux qui diffuse régulièrement tous les renseignements afférents aux principales activités du ministère de la voirie.

Il distribue à la presse, aux postes de radio et de télévision du Québec et parfois de l'extérieur des articles portant sur les nouveaux développements routiers dans la province. Les revues spécialisées reçoivent, elles aussi, un certain volume d'informations techniques préparées la plupart du temps par des ingénieurs. Le tout est illustré de photos et croquis pour piquer l'intérêt du lecteur et faciliter la compréhension du texte. Des communiqués sont émis pour souligner à l'attention du public la mise en chantier des projets d'ordre majeur et la marche du système de soumissions publiques, quand ce n'est pas pour préciser certains aspects de la politique routière du ministère.

Le service de l'information doit, en outre, être au fait du programme de voirie et en assurer la diffusion lorsque l'intérêt public le commande. La progression des travaux en cours, les mutations au sein du personnel et les efforts faits pour donner au ministère une nouvelle structure ont fait l'objet d'une attention soutenue.

Pour faciliter le travail des médiums d'information, le service organise des conférences de presse, des interviews et des visites sur les chantiers de construction.

Les demandes de renseignements convergent de toutes parts: divers ministères des gouvernements provinciaux et fédéral, municipalités, chambres de commerce, particuliers, etc.

Il y a quelques mois, le service de l'information a été doublé d'un servi-

## INFORMATION SECTION

The Information Service is something similar to a nerve centre which diffuses regularly all information related to the main activities of the Department of Roads.

It distributes to the Press, Radio and Television Stations of the Province of Quebec and sometimes outside articles or features covering the new highway developments in the Province. The specialized magazines also receive a certain volume of technical information prepared in most cases by engineers. The whole is accompanied by photos and drawings so as to attract the interest of the reader and make easier the understanding of the text. Press releases are issued to call to the attention of the public the inauguration of major projects and the operation of the public tender system, when it is not to pin point certain aspects of the highway policy of the Department.

The Information Service must, besides, be up to date concerning the highway programme and assure its being publicized when the public interest warrants it. The progress of the projects underway, the transfers of the personnel and the efforts being made to give the Department a new structure are the object of a sustained attention.

To facilitate the work of the media of information, the Service organizes Press conferences, interviews and visits to the construction projects.

Requests for information come in from all points: various Departments of the Federal, Provincial, Municipal Governments, Chambers of Commerce, individuals, etc.

A few months ago, the Information Service was given a Public Relations Service with the appointment of Mr. Claude Bernard as Assistant-Director. Mr. Bernard took part in the organiza-

ce de relations publiques avec la nomination de M. Claude Bernard au poste d'assistant-directeur. Ce dernier a participé à l'organisation du défilé qui a traversé la province en juin pour souligner l'inauguration officielle de la route transcanadienne à la Passe Rogers, le 3 septembre dernier. Il a également collaboré étroitement à la préparation et à la réussite du congrès national que l'Association Canadienne des Bonnes Routes a tenu à Québec du 2 au 5 octobre 1962.

Toujours dans le domaine de l'information, le ministère publie mensuellement, de juin à octobre, un bulletin routier bilingue tiré à 3,000 copies et qui contient des renseignements de première main sur la condition des routes. Ce bulletin est distribué à l'échelle nationale tant au Canada qu'aux Etats-Unis pour satisfaire aux demandes des offices touristiques ou entreprises de transport.

En collaboration avec les différents services, la section organise des expositions pour mettre l'accent sur les principales réalisations du ministère aux endroits stratégiques. A l'occasion du dernier congrès de l'ACBR notamment, le département a présenté de nombreux exhibits (maquettes, photos aériennes, mosaïques, etc.) qui ont soulevé l'admiration des centaines de délégués venus de toutes les parties du pays.

Notre service assume la responsabilité de compiler, vérifier et publier le rapport annuel du ministère. C'est un travail qui exige des mois de préparation et auquel les différents districts sont appelés à contribuer activement. Abondamment illustré, ce volumineux document est d'abord déposé à l'Assemblée Législative par le ministre, puis distribué au public sur demande. Nos lecteurs auront sûrement noté certains changements. C'est là, nous l'espérons, le prélude d'une transformation qui devrait permettre à ce médium d'être, dans les limites qui lui sont assignées, une source d'information au véritable sens du mot.

tion of the motorcade which travelled across the Province last June to stress the official inauguration of the Trans-Canada Highway at Rogers Pass September 3rd last. He also collaborated closely to the preparation and to the success of the national congress of the Canadian Good Roads Association held in Quebec City October 2-5, 1962.

Always in the field of information, the Department publishes monthly from June to October, a bilingual Road Bulletin published at 3,000 copies and which contains first hand information on the conditions of the roads. This Bulletin is distributed at national level both in Canada and in the United States to meet the demands of tourist bureau or transport enterprises.

The Section, in collaboration with the various Services, organizes exhibits to throw light on the main realizations of the Department at strategic places. On the occasion of the last Canadian Good Roads Association meeting, in particular, the Department displayed several exhibits (models, aerial photos, mosaïques, etc.) which excited the admiration of hundreds of delegates from all parts of the country.

Our Service has the responsibility to compile, check and publish the Annual Report of the Department. This is an assignment which requires months of preparation and to which the various districts are called upon to contribute actively. Abundantly illustrated, this voluminous document is first tabled before the Legislative Assembly by the Minister, then distributed to the public upon demand. Our readers will have surely noted certain changes. This, we hope, is the prelude to a transformation which should make it possible to this medium to be, within the limits assigned, a source of information in the real sense of the word.

## ORDINATEUR ELECTRONIQUE

L'acquisition d'un ordinateur électronique au ministère de la Voirie simplifie sensiblement les opérations comptables et permet au service de la comptabilité d'acheminer aux quatre coins de la province, dans un délai maximum de 15 jours, les chèques destinés aux employés de la Voirie provinciale.

En vigueur depuis le 24 mai 1962, le système a été suffisamment éprouvé pour convaincre le ministère qu'il vient d'apporter une solution heureuse à un problème épineux, qui compte, durant les périodes de pointe, une vingtaine de mille (20,000) employés inégalement répartis sur un territoire de plus de 500,000 milles carrés.

Le problème en est un d'importance. Il faut souligner, en effet, que le réseau routier construit et entretenu aux frais de la province, tant l'hiver que l'été, s'allonge d'année en année, sans compter les nombreux travaux exécutés en régie par le ministère et qui exigent, eux aussi, un supplément de personnel.

D'autre part, beaucoup de nos ouvriers ne travaillent pas durant une période complète (15 jours). Ils sont souvent sujets à des changements de taux et parfois même de division. Ces taux varient selon la nature du travail et l'outillage utilisé. Les travaux exécutés ont assez souvent un caractère transitoire et, par ailleurs, leur répartition géographique provoque dans chacune des quarante-cinq divisions des changements radicaux dans la rédaction des feuilles de temps et des bordereaux de paie. Enfin, le directeur local de l'impôt fédéral exigeait que le ministère produise en fin d'année une formule T-4 pour chacun des employés. Cette exigence devait signifier le cumul des gages et des déductions diverses faites à la source pour tout membre du personnel.

Avec l'ancien système, les chèques étaient écrits au dactylo, une fois les extensions effectuées. Or, malgré les efforts du personnel, aidé assez souvent

## ELECTRONIC BRAIN MACHINE

The purchase of an electronic brain machine by the Roads Department simplifies sensibly the accounting operations and makes it possible to the Accounting Service to forward to the four corners of the Province, within a maximum delay of 15 days, the cheques directed to the employees of the Provincial Roads Department network.

The system, in operation since May 24, 1962, has been sufficiently tried to convinced the Department that it has found a fortunate solution to a thorny problem, which represents, during the peak periods, some twenty thousand (20,000) employees unequally distributed over a territory of more than 500,000 square miles.

The problem is an important one. It must be stressed, in fact, that the roads network built and maintained by the Province Winter as well as Summer, expands from year to year, not counting the numerous projects executed under trusts by the Department and which require, also, additional personnel.

On the other hand, many of our workers do not work during a complete period (15 days). They are often submitted to changes in rates and sometimes even in division. These rates vary in accordance with the nature of the work and of the equipment used. The projects executed have rather oftenly a transitory character, and, in other respects, their geographical distribution provokes in each of the forty-five divisions, radical changes in the preparation of the time sheets and pay slips. Finally, the local Director of the Federal Income Tax requested that the Department produce at the end of the year a T-4 formula for each employee. These requirements meant the tabulation of the wages and the various deductions at the source for every member of the personnel.

Under the old system, the cheques were typewritten after the changes has

d'un effectif surnuméraire, le paiement des gages subissait des retards plus ou moins prolongés.

En vue de corriger ce mal chronique, le ministre a demandé au contrôleur de la trésorerie de faire l'analyse de la situation et de proposer une solution. L'analyste venu examiner le problème sur les lieux a fait les constatations suivantes:

La méthode manuelle était devenue désuète depuis plusieurs années; une simple addition de personnel en pouvait pas résoudre le problème; l'augmentation du personnel ouvrier justifiait la mécanisation du système; les exigences du directeur local de l'impôt fédéral rendaient le problème encore plus aiguë; en raison de l'élément humain, le système était devenu impérieux de donner à chaque employé un chèque avec souche lui indiquant les diverses déductions effectuées sur ses gages, tout en lui permettant de se constituer un dossier personnel; le cumul des gages et de déductions nécessitait une augmentation du personnel et l'achat de nouvelles machines de bureau; en dépit de certaines modifications, il eut été impossible d'éviter d'autres délais.

En conséquence, l'analyste fit la recommandation suivante; mécaniser la paie du personnel. La solution fut soumise et acceptée au Conseil de la trésorerie le 6 février 1962. Dès lors, le ministère prit les dispositions pour faire les études requises, qui devaient éventuellement conduire à l'adoption du système.

L'ordinateur électronique, l'I.B.M. 1620, à un pupitre d'opérations de 20,000 positions pour lire et poinçonner les cartes de solde. En outre, l'équipement additionnel de l'ordinateur offre 20,000 positions de mémoire.

La mécanisation de la paie du personnel ouvrier de la voirie marque le début de l'usage d'un ordinateur élec-

been made. Well, then, despite the efforts of the staff, often assisted by supplementary help, the payment of the wages sustained more or less prolonged delays.

To correct this chronic situation, the Department asked the Treasury Board Controller to analyze the situation and to suggest a solution. The analyst who came to study the problem established the following facts:

The manual method had become for several years oldfashioned; A simple increase in the personnel would not solve the problem; the increase in the number of workers justified the mechanization of the system; the requirements of the local Director of the Federal Personal Income Tax rendered the problem still more acute; due to the human factor, the system was a source of errors; it had become imperative to give to each employee a cheque with stub indicating to him the various deductions effected on his wages, making it possible to him to build up his own personnal file; the tabulation of the wages and of the deductions required an increase of the personnel and the purchase of new office machines; despite certain modifications, it would have been impossible to avoid other delays.

In consequence, the analyst made the following recommendation: mechanize the payment of the personnel. The solution was submitted and accepted by the Treasury Board, February 6, 1962. Immediately, the Department took the necessary steps to have the required studies made, studies which led eventually to the adoption of the system.

The I.B.M. 1620 Electronic brain machine has an operation desk of 20,000 positions to read and punch the pay cards. Besides the additional equipment of the electronic brain machine offers 20,000 memory positions.

The mechanization of the pay of the workers staff of the Roads Department

tronique dans l'administration gouvernementale provinciale. Il est probable que d'autres procédures seront mécanisées pour ainsi réaliser une économie considérable de temps.

Ce nouveau mode de paie a été établi grâce à la collaboration des employés de la trésorerie, du ministère de la Voirie et du Centre de Calcul de l'Université Laval.

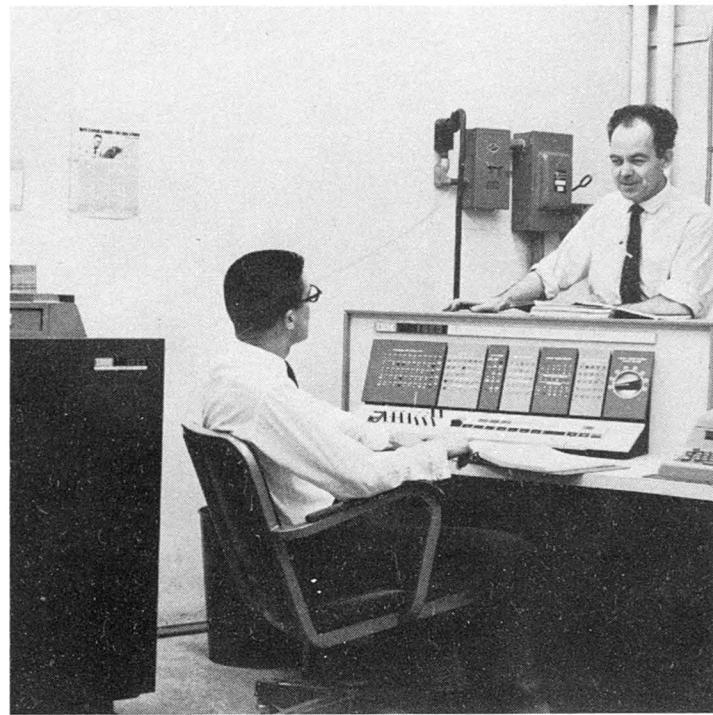
is the beginning of the use of an electronic brain machine in the administration of the Provincial Government. It is probable that other procedures will be mechanized to thus realize a considerable saving of time.

This new method of pay was established thanks to the collaboration of the Treasury Board, the Department of Roads and the Calculation Centre of Laval University.



L'ordinateur électronique 1620.

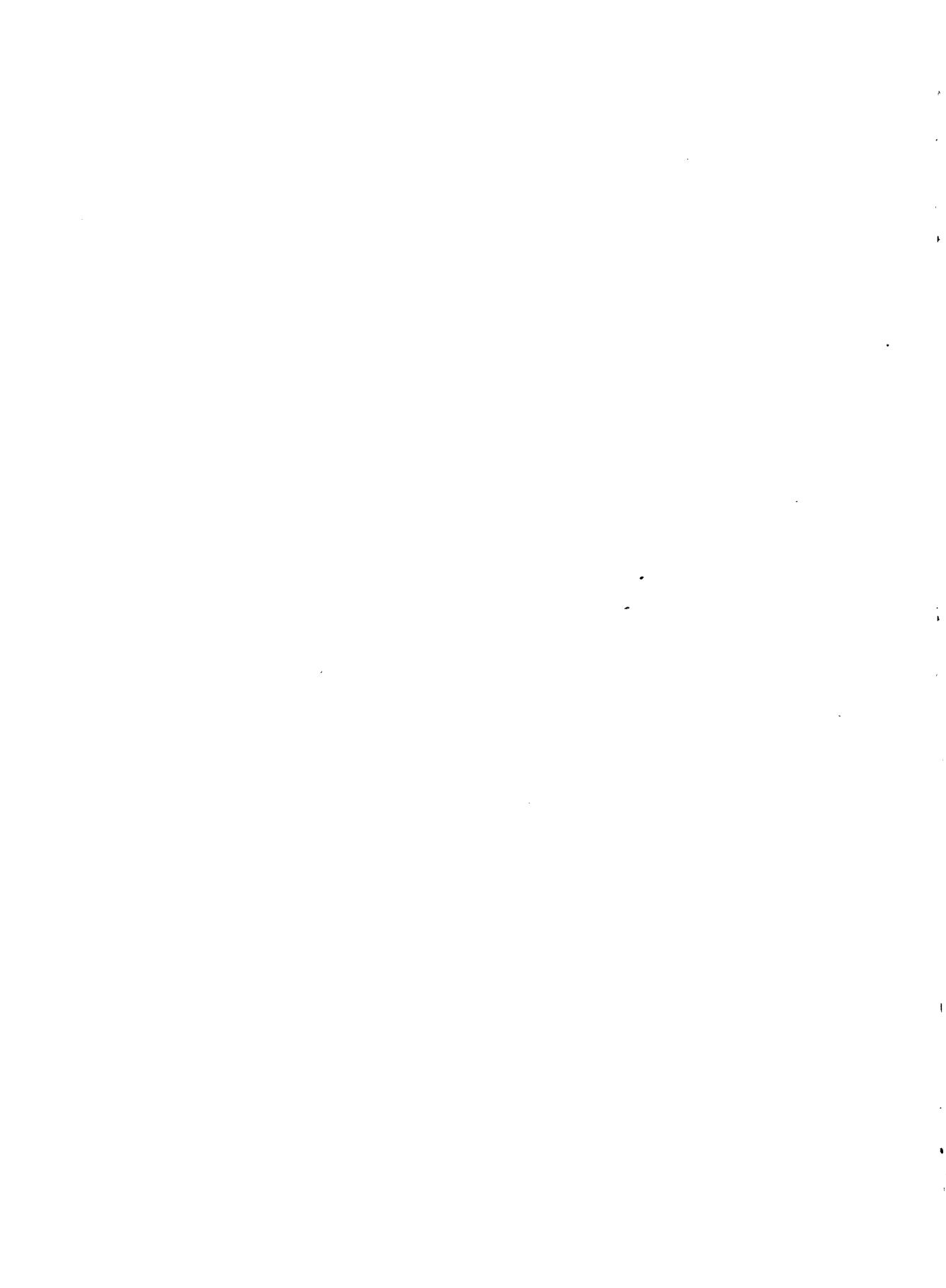
The 1620 Electronic Brain Machine.



L'activité est intense au service de la perforation.

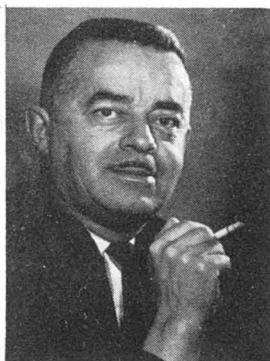
The perforation service is in full activity.





## SIGNALISATION ROUTIÈRE

par M. Gérard Bergeron, directeur



Parmi les moyens qu'ont imaginés les hommes pour échanger des renseignements essentiels, les fumées et les feux sont au premier rang et ces procédés sont toujours en usage de nos jours.

Pendant les guerres du Péloponnèse et au cours de la bataille de Salamine, les Grecs firent un grand usage de feux dont la lueur était visible la nuit, tandis que la fumée servait à transmettre des signaux le jour.

Annibal, qui a vécu 250 ans avant Jésus-Christ, avait créé un corps de signaleurs spécialisés, en Italie et en Espagne. Tite-Live raconte que la flotte romaine, quand elle fut attaquée par celle d'Hasdrubal, avait été signalée à l'ennemi par des tours à feux dressées sur le rivage. Jules César (101-44 avant J.-C.) utilisa les feux de signalisation pendant la guerre des Gaules. A cette époque, un immense réseau de feux partait de Rome, parcourait la Gaule, l'Espagne, traversait le détroit de Gibraltar, pénétrait en Afrique, gagnait l'Egypte, puis l'Asie jusqu'au Tigre et l'Euphrate, et, rentrait en Italie par la mer Noire et le bassin du Danube. Il reliait entre elles près de 500 villes et s'étendait sur une longueur d'environ 8,000 milles.

On dit même que les Chinois allumaient à l'intérieur du tracé de leur Grande Muraille des feux extrêmement puissants, capables de résister aux vents et aux orages, et qui devaient signaler, tout le long de la frontière, les incursions des Tartares. La valeur symbolique de ces chaînes lumineuses a reçu d'innombrables applications encore en usage aujourd'hui. A l'occasion des jeux Olympiques dont la tradition

## ROAD SIGNALISATION

by Mr. Gérard Bergeron, director

Fires and smokes are at the head of the list of the means imagined by men to exchange essential information and these methods are still in use today.

During the Peloponnesian wars and during the course of the battle of Salamina, the Greeks made great use of fires the light of which was visible during the night, while smoke served to transmit signals during the day.

Hannibal, who lived 250 years before Christ, had created a corps of signal-men specialized both in Italy and in Spain. Titus-Livy relates that the Roman fleet, when it was attacked by that of Hannibal, had been signaled to the ennemy by fire tours raised on the coastline. Julius Cesar (101-44 before Christ) used signal fires during the war of the Gaules. At that time, a vast network of fires began in Rome, traversed Gaules, Spain, crossed the strait of Gibraltar, penetrated in Africa, reached Egypt, then Asia as far as the Tiger and the Euphrate Rivers, and returned to Italy through the Black Sea and the Danube. It linked close to 500 towns and stretched over a distance of approximately 8,000 miles.

It is even said that the Chinese lighted inside the track of their Great Wall extremely powerful fires, capable to resist winds and storms, and could signal over the whole length of the frontier raids of the Tartares. The symbolic value of these luminous chains was given innumerable applications still in use today. On the occasion of the Olympic games, the tradition of which goes back to the year 776 before Christ, the athletes belonging to several nations passed from one to another a lighted torch across Europe, all along a gigantic route.

All the modifications which followed now belong to the domain of pure technique. Ocular, graphic or sonor trans-

remonte à l'an 776 avant Jésus-Christ, les athlètes appartenant à plusieurs nations se relayent une torche allumée à travers l'Europe, tout le long d'un gigantesque parcours.

Toutes les modifications qui suivirent appartiennent maintenant au domaine de la technique pure. On codifia la transmission oculaire, graphique ou sonore des lettres de l'alphabet et de certains mots ou phrases conventionnellement choisis à l'avance. C'est ce qu'on appelle aujourd'hui le Code international des signaux, au moyen duquel les hommes de toutes les nationalités peuvent communiquer entre eux par l'intermédiaire de signes identiques.

### **DEFAUT D'UNIFORMITE**

Dans tous les cas, chaque signal a une signification très nette et immédiatement intelligible. C'est la continuation des systèmes diurnes ou nocturnes dans lesquels nos lointains ancêtres miennent tant de génie et qu'ils eurent un si grand mal à faire adopter universellement. Et, à ce sujet, le défaut d'unité, d'uniformité et d'universalité, si l'on préfère, existe dans notre province et c'est à ce redressement que le ministère de la Voirie, en ce qui regarde la signalisation routière, s'est attaché depuis un couple d'années.

Le ministre, l'honorable Bernard Pinard, a constitué un comité spécial composé de techniciens et de spécialistes chargés d'instaurer dans la province de Québec une signalisation routière uniforme.

Le comité s'est d'abord procuré les codes de signalisation routière de presque tous les pays et à l'aide des manuels d'instruction générale, il a créé une signalisation propre au Québec, tout en tenant compte des normes internationales.

Nous avons résolu le problème du bilinguisme en remplaçant la plus grande partie des textes par des figures symboliques d'usage courant.

Certains signaux inutiles ont été supprimés, de nouveaux ont été imaginés

mission is coding the letters of the alphabet and certain words or sentences are chosen in advance through convention. This is what is called today the International Code of signals, means through which men of all nationalities can communicate among themselves through the intermediary of identical signs.

### **LACK OF UNIFORMITY**

In each case, each signal has a very clear and spontaneously understandable meaning. This is the continuation of the day-time or night-time systems in which our remote ancestors put so much genius and which they had so much trouble to have accepted universally. And, on this subject, the lack of unity, uniformity or universality, if one prefers, exists in our Province and it is to the correction of this that the Department of Roads, as regards road signalization, has devoted itself in the last couple of years.

The Minister, the Honourable Bernard Pinard, established a special Committee composed of technicians and of specialists responsible to build up in the Province of Quebec a uniform road signalization.

The Committee first obtained the road signalization codes of almost every country and with the help of general education manuals, it created a signalization specific for the Province of Quebec, while taking into account the international standards.

We have settled the problem of bilingualism by replacing the greatest part of the texts by symbolic figures of current use.

Somme unuseful signs were cancelled, new ones were imagined, and within a certain time, the manual of general instructions of the Province of Quebec will serve as model to those of the other provinces. The task is not easy and it shall be crowned with success

et, d'ici un certain temps, le manuel d'instruction générale de la province de Québec servira de modèle à ceux des autres provinces. La tâche n'est pas facile et elle ne sera couronnée de succès qu'à la seule condition de rallier toutes les bonnes volontés. Déjà, l'Association Canadienne des Bonnes Routes, qui représente toutes les provinces, nous donne sa plus entière collaboration.

Il nous appartient d'être les premiers à inaugurer le nouveau système de signalisation préconisé par le comité du ministère de la Voirie et nous demandons à toutes les municipalités québécoises d'emboîter le pas avec nous.

### BUTS DE LA SIGNALISATION

La signalisation routière relève du ministère de la Voirie. Ses équipes parcourrent toutes les routes de la province pour signaler les endroits qui peuvent être une cause d'accident aux usagers de la route. Mais, en outre de parer aux risques d'accidents, la signalisation doit faciliter l'écoulement bien ordonné de la circulation, particulièrement en ce qui regarde les voyageurs en général et les touristes en particulier.

Les touristes et les voyageurs viennent de partout et ils ne peuvent atteindre leur destination si les panneaux d'indication ne sont pas en concordance avec les cartes routières et les itinéraires dont ils disposent. Il importe peu au voyageur qui traverse la province de savoir que telle ville, importante ou non, est sur son parcours. Il ne cherche qu'à atteindre sa destination sans se perdre en cours de route. Et, en cela, il compte sur la signalisation routière pour y arriver. Il est donc important pour nous de jalonnez les routes d'indications qui le guideront en toute quiétude. Et, à ce propos, si nous étions à sa place, que ferions-nous à certaines croisées de chemin si nous ne trouvions pas des indications précises? Ces indications sont peu importantes pour ceux qui sont familiers avec les lieux, mais elles sont d'une importance capitale pour les étrangers. C'est une fierté légitime pour le maire d'une municipali-

only at the condition of uniting all persons of good will. Already the Canadian Good Roads Association, which represents all the provinces, gives us its most complete collaboration.

It is up to us to be the first to inaugurate the new system of signalization advocated by the Committee of the Department of Roads and we ask all the Quebec Municipalities to fall into steps with us.

### OBJECTIVES OF SIGNALIZATION

Road signalization comes under the Department of Roads. Its teams cover every road of the Province to signal the locations which can be a cause of accident to the users of the highway. But, besides warding off the risks of accidents, signalization must render easier the well ordained flow of traffic, particularly as regards the travellers in general and the tourists in particular.

The tourists and the travellers come from everywhere and they cannot reach their destination if the indicating panels fail to agree with the roads maps and the itineraries they have at their disposal. It is of little importance to the traveller which crosses the Province to know that such a town, important or not, is on his route. He only seeks to reach his destination without getting lost on the way. And, as far as this is concerned, he counts on road signalization to get there. It is therefore important that we mark out the roads with indications which will guide him in full quietude. And, on this matter, if we were in his place, what would we do at certain crossroads if we did not find there accurate indications? These indications are of little importance to those who know the regions but they are of a capital importance to the strangers. It is a legitimate pride for the mayor of a municipality to see the name of his town announced along the road, but this consideration cannot be a sufficient reason to insist that the name of his small locality be placed in

té de voir le nom de sa ville affiché en cours de route, mais cette considération ne peut être un motif suffisant pour exiger que le nom de son patelin soit en évidence de préférence aux autres et surtout à contretemps.

### **UNIFORMITÉ GÉNÉRALISÉE**

Nous voulons obtenir l'homogénéité, c'est-à-dire l'uniformité dans la signalisation, non seulement dans la province de Québec, mais dans toutes les autres provinces du Canada, en sorte que quiconque parcourra le pays ne sera pas intrigué par une signalisation différente d'une province à l'autre et d'une municipalité à l'autre.

Les panneaux de signalisation, les marques sur la chaussée, les feux de circulation, les inscriptions, les symboles, la dimension des figures symboliques, celle des panneaux, la forme des lettres, le contour des symboles, enfin tout doit être uniforme et conforme aux normes canadiennes de signalisation.

Nous sommes à préparer le manuel d'instructions générales dans lequel tout ce qui a trait à la signalisation routière sera expliqué. Nous parlerons même des compteurs de stationnement.

Nos recommandations pour les feux de circulation laisseront la porte ouverte aux idées créatrices de nos compatriotes.

La signalisation vraiment utile et pratique doit répondre à quatre conditions principales: attirer l'attention; être nettement intelligible; de signification précise; et correspondre à l'avertissement donné.

On ne saurait trop répéter que l'usage inconsidéré d'indications différentes agace l'automobiliste au point qu'à la longue, il devient inattentif et indifférent, de sorte que l'efficacité de la signalisation, en tant que mesure de sécurité routière, est grandement compromise.

### **NECESSITÉ DE RÉDUIRE LE NOMBRE DES INSCRIPTIONS**

Les signaux de direction n'ont pas

evidence in preference to others and particularly inopportunely.

### **GENERALIZED UNIFORMITY**

We want to obtain homogeneity, that is to say, uniformity in signalization, not only in the Province of Quebec, but in every other provinces of Canada, so that whoever will travel across the nation will not be mixed-up by a different signalization from one province to another and from one municipality to the next.

The signalization boards, the marks on the pavement, the traffic lights, the inscriptions, the symbols, the dimension of the symbolic figures, that of the boards, the form of the letters, the contour of the symbols, finally everything must be uniform and in conformity with the Canadian standards of signalization.

We are preparing the manual of general instructions in which everything which is connected with road signalization will be explained. We will even talk about the parking meters.

Our recommendations concerning the traffic lights will leave the door open to the creative ideas of our fellow citizens.

The really useful and practical signalization must answer four main conditions:

Attract attention; be clearly understandable; be of precise signification; and correspond to the warning given.

We could never repeat too much that the inconsiderate use of different indications annoys the driver to a point, that in the end, he becomes inattentive and indifferent, so that the efficiency of the signalization, as a mean of highway security, is greatly compromised.

### **NECESSITY TO REDUCE THE NUMBER OF INSCRIPTIONS**

Direction signals are not to give publicity to the municipalities. They have but one purpose: make it possi-

pour objet de faire de la publicité aux municipalités. Ils n'ont qu'un but: permettre aux usagers de la route de suivre leur itinéraire de jour comme de nuit, sans erreur, sans hésitation et sans avoir à consulter trop souvent les cartes routières en cours de route.

D'ordinaire, le voyageur détermine son itinéraire avant de partir. Il choisit son parcours, retient les points de jonction, le numéro des routes et le nom des principales villes particulièrement celles où il devra s'arrêter. Et c'est en fonction des itinéraires que les panneaux d'indication guident les voyageurs.

On ne peut atteindre ce but qu'en inscrivant sur les panneaux le strict minimum d'indications à la fois. Autrement, il faudrait inscrire le nom de trop de villes et de villages, en sorte qu'à la fin, de crainte de blesser la susceptibilité des gens, il faudrait inscrire tous les noms.

Le problème n'est pas facile à résoudre, mais nous avons trouvé l'application suivante.

Les routes de la province sont tronquées en sections plus ou moins longues de façon à pouvoir inscrire sur les panneaux de direction le nom des centres situés aux carrefours importants ou aux extrémités.

Quant à la signalisation proprement dite, surtout celle qui est relative aux dangers, il faut absolument que toutes les municipalités collaborent avec nous, de manière que la signalisation provinciale soit uniforme partout. Nos techniciens et spécialistes de la signalisation routière seront au service de toutes les municipalités qui voudront bien recourir à leur compétence. Nous devons être en garde contre ces pseudo-experts en signalisation qui ne cherchent qu'à vendre leurs propres dispositifs sans se soucier de la nécessité qu'il peut y avoir d'en faire usage. Parfois, on fera miroiter au conseil municipal une source de revenus pour la municipalité. On offrira des installations de signaux lumineux à des endroits où l'on n'a au-

ble to the users of the highway to continue on their itinerary by day or by night, without mistakes, without hesitation and without having to consult too often the roads maps during their journey.

Ordinarily, the traveller decides on his itinerary before departure. He chooses his route, notes the junction points, the number of the highways and the name of the main towns, particularly those where he wants to stop-over. And it is function of the itineraries that the indication boards guide the travellers.

This objective be attained only in placing on the boards a minimum of indication at the same time. Otherwise, the name of too many towns and villages would have to be written down, so that, in the end, to avoid hurting the susceptibility of the people, it would be necessary to write down every name.

The problem is not easy to solve, but we have found the following policy.

The highways of the Province are cut into more or less long sections so as to be able to write on the direction boards the names of the centres located at important cross-roads or at the end of the road.

As regards signalization proper, particularly that all the municipalities collaborate with us, so that the provincial signalization be uniform everywhere. Our roads signalization technicians and specialists will be available to all those municipalities wishing to have recourse to their competence. We must beware of these pseudo-experts in signalization who try only to sell their own equipment without consideration for the necessity of using it. Sometimes, they shall lure a municipal council with the prospects of a source of revenue for the municipality. They will offer traffic lights installations where there is no reason at all to install any and which serve only to catch automobilists at fault. Agreed, the municipality will be able to receive some revenues which will help pay the cost

cune raison d'en installer et qui ne serviront qu'à prendre les automobilistes en défaut. D'accord, la municipalité pourra en retirer quelques bénéfices qui lui permettront de payer les frais d'installation, mais, en conclusion, les dispositifs ne favoriseront pas la sécurité. Tout au plus apporteront-ils des revenus à la municipalité.

### DANGERS D'UNE MAUVAISE SIGNALISATION

L'expérience a démontré qu'une signalisation installée dans un endroit où elle n'a pas sa raison d'être est la cause d'un plus grand nombre d'accidents.

Il ne faut jamais oublier qu'un vendeur de signaux n'est pas un spécialiste en signalisation. Les différents dispositifs lumineux ont été créés à la seule fin de coordonner l'écoulement régulier des véhicules aux endroits où ils circulent en nombre considérable. Leur installation n'est jamais motivée par le nombre d'accidents qui peuvent se produire aux intersections. Elle l'est seulement pour ordonner la circulation normale des voitures.

En outre des feux de circulation, d'autres dispositifs protègent et dirigent le public, surtout le public voyageur. Il est impérieux que toutes les indications soient les mêmes partout. Le voyageur ne devrait pas trouver en cours de route des signaux différents d'une municipalité à l'autre. Tous les panneaux doivent être uniformes quant à leur forme, leur couleur, leur symbole, leur dimension, leur lettrage et leur installation. Nous voudrions que toutes les municipalités de la province se conforment aux normes établies. Le ministre de la Voirie possède l'autorité voulue pour rendre leur application générale, mais il considère pas comme souhaitable cette sorte de persuasion. Il compte plutôt sur la coopération spontanée de tous les intéressés.

of installation, but in conclusion, the equipment does not favor security. At the most do they bring revenues to the municipality.

### DANGERS OF A BAD SIGNALIZATION

Experience has shown that a signalization system installed at a spot where it has no reason to be is the cause of a greater number of accidents.

We must never forget that a signals salesman is not a specialist in signalization. The various traffic lights systems were created with the only objective to coordinate the regular flow of vehicles at places where they travel in considerable numbers. Their installation is never motivated by the number of accidents which may occur at intersections. It is only to coordinate the normal movement of the automobiles.

Besides traffic lights, other systems protect and direct the public, particularly the travelling public. It is imperative that all the indications be the same everywhere. The traveller should not find along his route different signals from one municipality to the next. All boards must be uniform in their form, their colour, their symbols, their dimensions, their lettering and their installation. We would like it to be so that all the municipalities of the Province conform themselves to the standards established. The Minister of Roads has the required authority to render their application general, but he does not consider as to be wished this kind of persuasion. He counts rather on the spontaneous cooperation of all those interested.

**OFFICE DES AUTOROUTES  
DU QUÉBEC**  
**M. Guy Poliquin, président**



Dans la première décennie après la deuxième grande guerre, la population sans cesse croissante de la métropole du Canada bénéficia d'un plus grand pouvoir d'achat et put profiter davantage de ses moments de loisirs. Des milliers de personnes se rendirent alors régulièrement dans les Laurentides et la route 11, seule artère qui donnait accès à cette région, fut tellement obstruée durant les fins de semaine qu'elle devint presqu'impraticable.

L'essor économique de la région des Laurentides était de ce fait sérieusement compris et le gouvernement de la Province dut y remédier. En 1957, il créa donc une corporation portant le nom de "Office de l'Autoroute Montréal-Laurentides" qui fut chargée de construire et d'entretenir une route à péage de 30 milles de longueur, de Montréal à Saint-Jérôme, porte des Laurentides. Ces travaux furent commencés en 1957 et complétés en septembre 1959.

Lors de la deuxième session de la 26ième législature, nos gouvernants sanctionnèrent le bill 67, loi constituant l'Office des autoroutes du Québec.

Cette nouvelle corporation succédaient ainsi à l'Office de l'Autoroute Montréal-Laurentides qui avait été institué pour la construction de l'Autoroute de Montréal à Saint-Jérôme.

L'Office des autoroutes du Québec, en plus d'acquérir les droits et d'assumer les obligations de l'Office de l'Autoroute Montréal-Laurentides, a pour objet:

- L'étude de tous projets d'autorou-

**OFFICE OF THE QUEBEC  
AUTOROUTES**  
**Mr. Guy Poliquin, Chairman**

During the first decade following the Second World War, the ever increasing population of the metropolis of Canada enjoyed a greater purchasing power and could benefit more from its moments of leisure. Thousands of persons then travelled regularly to the Laurentians and Highway No. 11, sole artery giving access to this region became so much congested during weekends that it became almost unuseable.

The economic expansion of the Laurentians region was thus seriously jeopardized and the Government of the Province had to take steps. In 1957, it created a corporation bearing the name "Office of the Montreal-Laurentians Autoroute" which was given the task to build and look after its maintenance a toll highway of 30 miles in length from Montreal to St-Jerome, gateway to the Laurentians. The work was begun in 1957 and completed in September of 1959.

During the second session of the 26th Legislature, our administrators sanctioned Bill 67, an Act creating the Office of the Quebec Autoroutes.

This new corporation thus replaced the Office of the Montreal-Laurentians Autoroute which had been established for the construction of the Montreal-St-Jerome Autoroute.

The Office of the Quebec Autoroute, besides acquiring the rights and assuming the responsibilities of the Office of the Montreal-Laurentians Autoroute is also responsible for:

- The study of all autoroutes projects and connected work which the Lieutenant-Governor-in-Council may order at any time;
- The preparation of the plans and specifications of all autoroutes projects, junctions, improvements and all connected work;

tes et de travaux connexes que peut lui confier en tout temps le lieutenant-gouverneur en conseil.

b) La préparation des plans et des devis de tous projets d'autoroutes, voies de raccordement, améliorations et tous travaux connexes.

c) La construction d'autoroutes, voies de raccordement, amélioration et tous travaux connexes.

d) L'administration des autoroutes.

e) L'exécution des travaux d'entretien et de réparations nécessaires pour maintenir les autoroutes en bon état.

f) L'établissement des règlements concernant ces voies de communications.

Pour que la nouvelle corporation puisse bien réaliser ses nombreux objectifs, les membres de l'Office dont le nombre a été fixé à cinq ont mis sur pied un service de génie divisé en quatre sections, soit les sections circulation, projet, arporage et construction. La section circulation voit à analyser le débit de circulation et entreprend des études de provenance et de destination sur les routes de la région influencée par un projet d'autoroute. La section projet fait l'arpantage des projets dont la construction a été approuvée par le Ministre et en prépare les plans et devis. La section arporage dirigée par un arpenteur-géomètre prépare:

a) Le plan général des terrains requis pour la construction des projets approuvés par le lieutenant-gouverneur en conseil.

b) Les plans parcellaires de chaque terrain à exproprier.

La section construction voit à la surveillance de la construction des projets pour lesquels des contrats ont été accordés.

### AUTOROUTE MONTRÉAL-SHERBROOKE

La section circulation a durant le cours de l'année 1961, de concert avec un ingénieur-conseil en circulation fait

c) The construction of autoroutes, junctions, improvements and all connected work;

d) The administration of the autoroutes;

e) The carrying out of maintenance work and necessary repairs to maintain the autoroutes in good state;

f) The establishment of regulations concerning these communication lines.

So that the new corporation may reach its numerous objectives, the members of the Office, the number of which has been set at five established an Engineering Service which is divided into four sections — traffic, projects, surveying and construction.

The traffic Section analyzes the flow of traffic and studies the origin and destination on the roads of the region influenced by an autoroute project.

The project Section does the surveying of the projects the construction of which has been approved by the Minister and prepares the plans and specifications.

The surveying Section headed by a land-surveyor prepares:

a) the general plan of the lands required for the construction of the projects approved by the Lieutenant-Governor-in-Council;

b) the partial plans for each piece of land to be expropriated.

The construction Section surveys the construction itself of the projects for which contracts have been given out.

### MONTREAL-SHERBROOKE AUTOROUTE

During the course of the year 1961 the Traffic Section in collaboration with a traffic engineering counsel made a study of the profitability of an autoroute between Montreal and Sherbrooke.

The positive or favourable results of this study have decided the Govern-

l'étude de la rentabilité d'une autoroute reliant Montréal à Sherbrooke.

Les résultats positifs ou favorables de cette étude ont décidé le gouvernement à faire préparer les plans de cette grande voie de communication pour en commencer la construction en 1963 et la terminer en 1966.

Un plan préliminaire du tracé préparé à l'aide de photographie aériennes assemblées en mosaïque et avec les plans de cadastre a été déposé dans les bureaux d'enregistrement concernés afin de prévenir toute spéculation sur le tracé.

Cette artère de grande classe dont le tracé apparaît sur le croquis ci-joint aura une largeur d'emprise de 300 pieds et une largeur de chaussée de 25 pieds dans chaque direction avec accotement intérieur de 4 pieds et extérieur de 10 pieds. Chaque sens sera séparé par une bande médiane gazonnée de 50 pieds. La vitesse de base (design speed) sera de 70 milles à l'heure.

Les courbes horizontales auront un degré de courbure inférieur ou égal à  $2^{\circ}30''$ . Les courbes verticales seront telles que la visibilité minimum sur les sommets sera de 650 pieds.

Le devers maximum sera de 0.06' par pied.

La déclivité maximum ascendante ne dépassera pas 4 pieds par 100 pieds et la déclivité maximum descendante de 5 pieds par 100 pieds.

La déclivité minimum sera de 0.5%.

Trois postes de péage et 6 échangeurs de traffic ont été prévus ainsi que deux grands ponts, l'un sur la Rivière Richelieu près de Chambly et l'autre sur la Rivière Yamaska près de Saint-Césaire.

La réalisation de cette voie de communication exigera également la construction de 50 viaducs.

## **EXTENSION AUTOROUTE DES LAURENTIDES**

En mai et juin 1961, une étude de

ment to have prepared the plans for this great communication artery to begin its actual construction in 1963 and complete it in 1966.

A preliminary plan of the layout prepared with aerial photos assembled in a mosaic and with the cadastre plans was deposited in the registration offices concerned to prevent any speculation on the layout.

This high class artery will have a width of 300 feet with a 25 feet pavement in each direction and four feet inside shoulder. Each direction will be separated by a grass middle band of 50 feet in width. The design speed will be 70 miles per hour.

The horizontal curves will have an inferior curve degree equal to  $2^{\circ}30''$ . The vertical curves will be such that the minimum visibility at the summit will be 650 feet.

The maximum slant will be 0.06' per foot.

The maximum ascending declivity will not exceed 4 feet per 100 feet and the maximum descending declivity will be 5 feet per 100 feet.

The minimum declivity will be 0.5%.

Three toll posts and 6 traffic barterers have been provided for as well as two large bridges, one to span the Richelieu River near Chambly and the other to span the Yamaska River near St-Césaire.

The construction of this highway will also require the building of 50 viaducs.

## **EXTENSION OF THE LAURENTIANS AUTOROUTE**

In May and June 1961 a study of the origin and destination of the traffic was made along Highway No. 11 North of St-Jérôme by a firm of engineering consuls.

The results of this study have shown that the project for the extension of the Laurentians Autoroute from St-Jérôme to Ste-Adele was rentable.

provenance et de destination de la circulation fut faite le long de la route 11 au nord de Saint-Jérôme par une firme d'ingénieurs-conseils.

Les résultats de cette étude ont démontré que le projet de l'Extension de l'Autoroute des Laurentides de Saint-Jérôme à Sainte-Adèle était rentable.

Le Ministre de la Voirie autorisait en juillet 1961, l'Office des autoroutes à préparer les plans pour la construction de cette extension.

Ce projet fut divisé en 3 sections, la section Saint-Jérôme et celles de Saint-Sauveur et Sainte-Adèle.

La préparation des plans pour chacune des sections fut confiée à des ingénieurs-conseils. Ces plans sont maintenant complétés pour la section Saint-Jérôme et très avancés dans les paroisses de Saint-Sauveur et de Sainte-Adèle.

L'Extension de l'Autoroute jusqu'au nord de Sainte-Adèle donnera une nouvelle impulsion à l'industrie du tourisme dans les Laurentides en décongestionnant la route 11 et en réduisant le temps du trajet entre Montréal et Ste-Adèle.

Les caractéristiques de cette artère seront les suivantes:

La chaussée aura 25 pieds de largeur dans chaque direction avec accotement intérieur de 4 pieds et extérieur de 10 pieds.

La largeur de la bande médiane variera entre 34 et 50 pieds et celle de l'emprise sera de 300 pieds en moyenne.

A certains endroits pour diminuer les terrassements, la chaussée de l'une des directions sera étagée par rapport à celle de l'autre direction.

Il y aura 8 échangeurs de trafic et 14 structures dont un pont sur la Rivière Simon près du Mont-Gabriel.

La courbe horizontale maximum aura  $4^\circ$ . Des courbes de transition seront

The Minister of Roads authorized in July 1961, the Office of Autoroute to prepare the plans for the construction of this extension.

This project was divided in 3 sections the St-Jerome Section, and those of St-Sauveur and Ste-Adele.

The preparation of the plans for each of the sections was given to engineering counsels. These plans are now completed for the St-Jerome Section and much advanced in the parishes of St-Sauveur and St-Adele.

The extension of the Autoroute to the North of Ste-Adele will give a new impulse to the tourist industry in the Laurentians by relieving the congestion on Highway No. 11 and by reducing the travelling time between Montreal and Ste-Adele.

The characteristics of this new artery will be the following:

The pavement will be 25 feet in width in each direction with 4-feet inside shoulders and 10 feet outside shoulders.

The width of the middle band will vary between 34 and 50 feet and the overall width of the road will be 300 feet in the average.

At certain points to reduce the earth-work, the pavement of one direction will be higher than that of the other.

There will be 8 traffic barterers and 14 structures of which one bridge to span the Simon River near Mont-Gabriel.

The maximum horizontal curve will be  $4^\circ$ . Transition curves will be interspersed between the tangents and the circular curves of more than  $3^\circ$ .

In general the ascending declivities will not exceed 4 feet per 100 feet. However, there will be an exception between St-Sauveur and Mont-Gabriel where at one point the ascending slope will reach 5%.

intercalées entre les tangentes et les courbes circulaires de plus de 3°.

En général, les déclivités ascendantes ne dépasseront pas 4 pieds par 100 pieds. Toutefois, il y aura une exception entre Saint-Sauveur et le Mont-Gabriel où à un endroit la pente ascendante atteindra 5%.

La visibilité minimum sur les sommets sera de 650 pieds.

La vitesse de base (design speed) a été fixée à 70 milles/heure.

#### **ROUTE DE RACCORDEMENT DE LA RÉGION D'OKA À L'AUTOROUTE DES LAURENTIDES**

Afin de populariser le camping et de permettre à un plus grand nombre de Montréalais de se divertir au grand air durant les mois d'été, le gouvernement décidait d'établir un parc dans la région de Saint-Eustache et d'Oka tant recherchée pour ses belles plages de sable le long du grand lac des Deux-Montagnes.

Pour que ce parc puisse attirer en fin de semaine un nombre considérable de visiteurs, il doit être d'accès facile. Malheureusement bien que cette région d'Oka soit à très courte distance de Montréal, elle est d'accès très difficile par suite des limites de vitesse imposées à l'automobiliste dans les villes de Saint-Eustache, Saint-Eustache sur le Lac et Sainte-Marthe sur le Lac.

C'est pourquoi l'Office des autoroutes a été autorisé à construire une voie moderne de raccordement entre la route 29 à Sainte-Marthe et l'Autoroute des Laurentides à Sainte-Thérèse.

De Sainte-Thérèse à Saint-Eustache sur le Lac, cette artère sera une route moderne à quatre voies divisées avec bande médiane gazonnée de 34 pieds. La largeur de la chaussée dans une direction sera de 24 pieds avec accotements intérieur de 4 pieds et extérieur de 10 pieds. De Saint-Eustache sur le Lac à Sainte-Marthe il n'y aura que deux voies et dans ce cas la largeur de la chaussée sera de 24 pieds avec accotements de 10 pieds.

The minimum visibility at the summit will be 650 feet.

The design speed has been set at 70 miles per hour.

#### **JUNCTION ROAD OF THE REGION OF OKA TO THE LAURENTIANS AUTOROUTE**

To popularize camping and make it possible to a greater number of Montrealers to enjoy the open air during the Summer months, the Government decided to establish a park in the region of St-Eustache and at Oka so popular for their nice beaches on the shores of the Deux-Montagnes Lake.

So that this park may attract on weekends a considerable number of visitors, it must be of easy access. Unfortunately, although this region of Oka is at very short distance from Montreal, it is of very difficult access due to speed limits imposed to the automobile in the towns of St-Eustache, St-Eustache sur le Lac and Ste-Marthe sur le Lac.

For this reason the Office of the Autoroutes was authorized to build a modern junction artery between Highway No. 29 at Ste-Marthe and the Laurentians Autoroute at Ste-Thérèse.

From Ste-Thérèse to St-Eustache sur le Lac, this artery will be a modern four lane highway divided by a grass middle band of 34 feet. The width of the pavement in one direction will be 24 feet with a 4 feet inside shoulder and a 10 feet outside shoulder. From St-Eustache sur le Lac to Ste-Marthe there will be only two lanes and in this case the width of the pavement will be 24 feet with 10 feet shoulders.

The design speed has been set at 60 miles per hour. Accesses will be controlled. The main crossroad of the highway will be elevated. The junctions of the Chemin Chicot and the East and West roads of the du Chene River will be level with the highway.

La vitesse de base a été fixée à 60 milles/heure. Les accès seront contrôlés. L'intersection majeure à la route 8 sera étagée. Les intersections du chemin Chicot, et des chemins est et ouest de la Rivière du Chêne seront à niveau.

Les déclivités et les courbes sont très faibles et ceci ne présente pas de problème.

### CONCLUSIONS

Depuis sa création, l'Office des autoroutes a accompli un travail considérable. D'aucuns, toutefois prétendent que les routes à péage ne devraient pas exister et que par conséquent l'Office est un organisme superflu.

A ceux-là, nous répondrons que les besoins de certaines régions de la Province en routes modernes sont considérables. Des améliorations urgentes s'imposent. Malheureusement, les budgets réguliers de la Province ne permettent pas de construire, en un temps très court, plusieurs milles d'une grande route moderne pour satisfaire les besoins d'une seule région.

Dans pareille situation, il semble que la seule solution soit la route à péage, c'est-à-dire, la voie rapide financée par des obligations garanties par les revenus de péage.

Cette méthode a été utilisée avec succès aux Etats-Unis. La France et l'Italie l'ont mise à l'essai et les premiers résultats sont bons.

Chez nous, l'accueil favorable fait à l'autoroute des Laurentides semble confirmer que la décision de notre gouvernement de recourir à la route à péage dans certains cas est très sage.

The declivities and the curves are very mild and this present no problem.

### CONCLUSIONS

Since its foundation, the Office of Autoroutes has accomplished a considerable work. However, some people claim that the toll roads should not exist and that in consequence the Office is an unnecessary body.

To this we will answer that the needs of certain regions of the Province in modern highways are considerable. Urgent improvements are necessary. Unfortunately, the regular budgets of the Province do not make it possible to build in a very short time several thousands of a modern main highway to satisfy the needs of a sole region.

In such situation, it seems that the only solution be the toll highway, that is the rapid artery financed by bonds guaranteed by revenues from tolls.

This method was used with success in the United States. France and Italy have tried it out and the first results are good.

Here, the favourable reception made to the Laurentians autoroute seems to conform the fact that the decision of our Government to have recourse to the toll highway in certain cases is very wise.

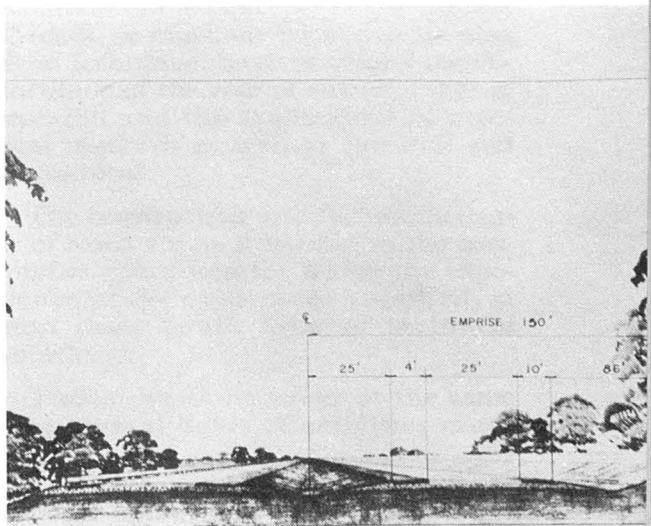
Travaux sur l'autoroute des Laurentides longue de 40 milles (Montréal-Ste-Agathe).

Road works on the Laurentian Autoroute between Montreal and St. Agathe. Length: 40 miles.



A Ste-Marthe, la voie de raccordement avec la route 29.

At St. Marthe, junction artery to route No. 29.





**RAPPORT  
DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF  
M. Arthur Branchaud, Ing., P.**



Le Ministère de la Voirie a subi depuis une vingtaine d'années des transformations profondes qui reflètent bien l'importance grandissante des communications routières dans toutes les sphères de l'économie de notre province. De municipal qu'il était, le caractère du Ministère a évolué graduellement vers le régional, puis assez rapidement du régional au provincial, et brusquement du provincial au national avec l'avènement de la route Transcanadienne. Pendant ces vingt ans nous avons vu le budget annuel passer de 21 à 150 millions, l'enregistrement des véhicules augmenter de 225,000 à 1,200,000 unités et le réseau routier provincial s'allonger de 10,000 à 34,000 milles.

Les responsabilités accrues, assumées par le Ministère, ont aggravé et multiplié les problèmes que posent à tous les niveaux, l'entretien, l'amélioration et l'administration d'un réseau routier aussi étendu.

D'une part, la multiplicité et la diversité des services à dispenser nécessitent l'emploi d'un personnel nombreux: techniciens, comptables, commis et autres, dont les activités s'étendent à toute la province.

D'autre part, l'évolution accélérée des concepts dans le domaine routier, tant sur le plan économique que technique, a accentué l'importance du rôle de l'ingénieur dans la recherche et l'application de méthodes pratiques, rationnelles et économiques. La construction et l'entretien des routes ne sont plus comme autrefois des opérations de routine pour lesquelles l'expérience de l'exécutant suppléait, dans la plupart

**REPORT  
OF THE CHIEF ENGINEER  
Mr. Arthur Branchaud, P., Eng.**

The Department of Roads has undergone in the last twenty years deep transformation which well reflect the increasing importance of the highway communications in every sphere of the economy of our Province. From municipal that it was, the character of the Department has gradually developed to the regional, then rather rapidly from the regional of the provincial, and suddenly from the provincial to the national with the coming of the Trans-Canada Highway. During these twenty years we have seen the annual budget pass from \$21 to \$150 millions, the registration of motor-vehicles increase from 225,000 to 1,200,000 units and the roads network in the Province extend from 10,000 to 34,000 miles.

The increased responsibilities assumed by the Department have augmented and multiplied the problems created at all levels by the maintenance, the improvement and the administration of such a stretched roads network.

On one part, the multiplicity and diversity of the services to be supplied require the hiring of a large personnel: technicians, accountants, clerks and others, whose activities cover the whole Province.

On the other hand, the accelerated evolution of the concepts in the domain of roads, as much on the economic plan as on technique, have increased the importance of the role of the engineer in research and the application of practical methods as well as rational and economical.

The construction and the maintenance of roads are no more like in the past, routine operations for which the experience of the contractor supplied, in most cases, to the lack of technical knowledge.

Today, we must cover at the same time several fields of activities much

des cas, au manque de connaissances techniques.

Nous devons aujourd’hui toucher en même temps à plusieurs champs d’action bien spécialisés et par un agencement approprié, obtenir au minimum du coût, des routes de qualité et à haut rendement.

Aussi importe-t-il de recruter et d’encourager une équipe d’hommes dont les connaissances diverses, dans toutes les branches du génie, nous aideront à résoudre les problèmes de tous genres qui nous sont posés par les impératifs d’une circulation routière qui croît à tous les jours.

La réorganisation récente des cadres du département et la hausse sensible des traitements des effectifs nous permettent de croire que les objectifs visés seront atteints. La création de nouveaux postes de commande, par la nomination d’un Directeur des Opérations et d’un Directeur de Planification, assurera la coordination et l’efficacité des divers services dont les attributions ont été mieux définies.

Le premier est responsable de la conduite des chantiers de construction et d’entretien, du choix des méthodes d’exécution en regard des résultats désirés, de l’acceptation des travaux et des matériaux, du rendement de la main-d’œuvre et de la machinerie, et d’une façon générale de la gestion des agents qui lui sont confiés.

Le second est chargé d’abord de la coordination de tous les services techniques spécialisés: Tracés et Projets. Circulation, Sols, Laboratoire, Recherches, etc., qui ont chacun un rôle bien défini dans la préparation des projets et d’assurer une cohésion qui n’existe pas jusqu’ici. Il doit ensuite recueillir, classer et évaluer tous les renseignements de nature à dégager les grandes lignes d’un plan directeur du réseau routier et enfin, en collaboration avec l’état-major du Ministère, participer activement à la programmation des travaux.

specialized and through an appropriate arrangement, obtain for a minimum cost, highways of high quality and high service.

Thus is it important to recruit and encourage a team of men whose diversified knowledge in every branch of engineering will help us solve the problems of all types which are put to us by the imperative requirements of a highway traffic which grows every day.

The recent re-organization of the framework of the Department and the noticeable raise in the salaries of the personnel make it possible to us to believe that the objectives aimed at will be reached. The creation of new command posts by the nomination of a Director of Operations and of a Director of Planning will assure the co-ordination and the efficiency of the various services the responsibilities of which have been better defined.

The former is responsible for the operations of the construction and maintenance projects, the choice of the methods of execution with a view of the results desired, of the acceptance of the materials and work, the production of the help and of the machinery, and generally speaking of the management of the funds confided to him.

The latter is responsible first for the coordination of all the specialized technical services: Lay-outs and Projects, Traffic, Soils, Laboratory, Research, etc., which have each a well defined role to play in the preparation of the projects, and assure a cohesion which did not exist until now. He must then collect, classify and evaluate all information of a nature to reveal the main lines of a master plan for the roads network, and, finally, in collaboration with the Staff of the Department, take an active part in the programming of the work.

The new organization shows up the major changes given the framework of our administrative and technical cadres and underlines the effort sustained towards a more judicious use of the funds

Le nouvel organigramme illustre les modifications majeures apportées à la structure de nos cadres tant administratifs que techniques et souligne l'effort soutenu vers un emploi plus judicieux des fonds mis à notre disposition pour le maintien et le développement de notre immense réseau routier.

Il est inutile de nous dissimuler qu'il reste beaucoup à faire pour harmoniser et synchroniser tous les rouages de l'appareil, mais dans l'ensemble l'organisation mise sur pied ajoutera à l'efficacité de l'administration des problèmes de voirie que l'urbanisation intensive rend de plus en plus difficiles, compliqués et coûteux.

placed at our disposal for the maintenance and the development of our great roads network.

It is useless to ignore that much still remains to be done to synchronize and smoothen all the gears of the mechanism, but in a whole, the organization set up will add to the efficiency of the administration of the problems of roads which the intensive urbanization renders more and more difficult, complicated and costly.





M. Arthur Branchaud, ingénieur-en-chef du ministère de la Voirie, de retour de Madrid où il venait d'assister aux assises de l'Association internationale des Bonnes Routes tenues en octobre 1962.

Mr. Arthur Branchaud, chief engineer of Roads Department, arriving from Madrid where he attended the convention of the International Good Roads Association held in October 1962.



**1 — BUDGET CLOS le 31 mars 1962 — BUDGET ENDING March 31, 1962**

---

**DÉPENSES BRUTES**  
**TOTAL EXPENDITURE**

**1. Construction**

Nouvelle construction	\$ 62,093,635.51
New Construction .....	\$ 62,093,635.51
Route Trans-Canada Highway .....	\$ 8,623,111.18

Total: \$ 70,716,746.69

**2. Entretien — Maintenance**

Réparations et améliorations .....	\$ 35,690,037.08
Nettoyage, enlèvement de la neige, sablage, etc.	\$ 14,140,582.82
Cleaning, removal of the snow, sanding, etc. .....	\$ 14,140,582.82

Total: \$ 49,830,619.90

**3. Administration et frais généraux**

Administration and general costs .....	\$ 3,321,513.50
--	-----------------

**4.** Total: \$123,868,880.09

**5. Dépenses ci-dessus remboursées ou remboursables par les gouvernements fédéral ou municipaux ou autres sources.**

Above expenses refunded or refundable by federal, municipal governments and others.

A. Fédéral .....	\$ 2,988,923.89
B. Provincial .....	\$ 323,144.58
C. Municipal .....	\$ 111,220.88
D. Autres — Others .....	\$ 504,690.43
E. Recettes contigues — Contiguous returns .....	\$ 534.83
Total:	\$ 3,928,514.61

**DÉPENSES NETTES**  
**NET EXPENDITURE**

**6.** Total: \$119,940,365.48

**2 — Recettes perçues au cours de l'année fiscale**

**Returns received during the fiscal year**

Article Item	Fédéral	Provincial	Municipal	Autres sources Other sources	Total	
Frais de bureau .....				\$ 26,951.78	\$ 26,951.78	Office costs
Entretien .....	\$ 154,878.30	\$ 34,076.79		282,650.55	471,605.64	Maintenance
Entretien d'hiver .....		27,934.17		13,595.86	41,530.03	Winter Maintenance
Loi de la Voirie (Construction) .....	131,319.45	261,133.62	\$ 78,414.88	172,919.60	643,787.55	Roads Act (Construction)
Route Trans-Canada .....	2,702,726.14			7,907.89	2,710,634.03	Trans-Canada Highway
Protection du public aux passages à niveau .....			32,806.00	899.58	33,705.58	Public Protection at Railway grade crossings
Contribution re: Construction du boul. Métropolitain .....				300.00	300.00	Contributions re: Construction of the Métropolitain Blvd.
<b>TOTAL:</b>	<b>2,988,923.89</b>	<b>323,144.58</b>	<b>111,202.88</b>	<b>505,225.26</b>	<b>3,928,514.61</b>	

## 3 – Comptes publics de l'année fiscale

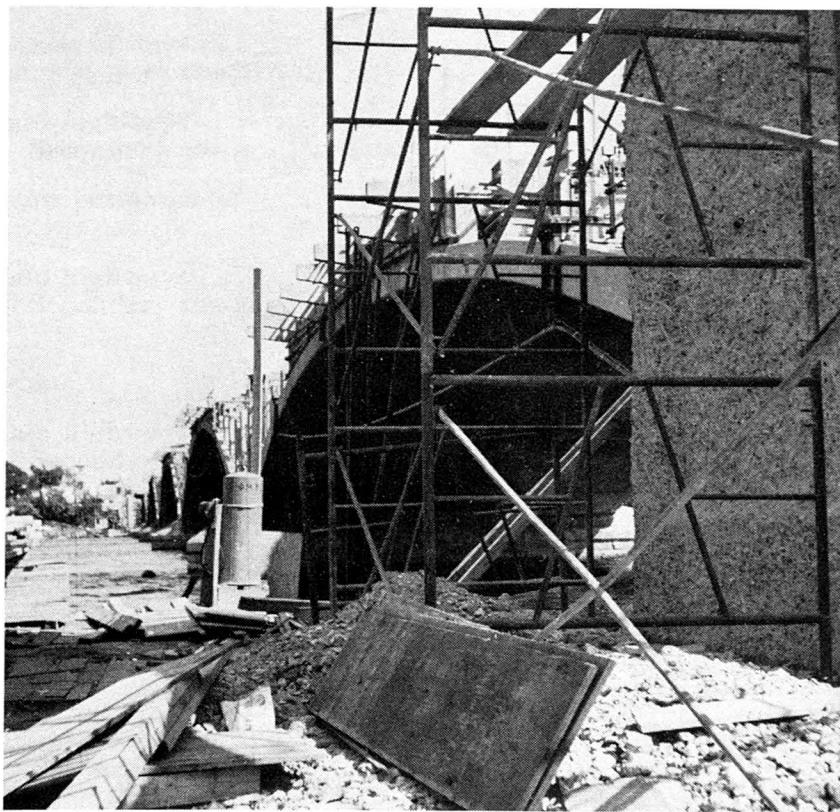
## Public accounts of the fiscal year

Article	Dépenses — Expenditure		Revenu — Revenue		Dépenses nettes Net expenditure	Item
	Dépenses brutes Total expenditure	Imputations	Remboursement Reimbursement	Imputations		
Service civil .....	\$ 2,328,723.81				\$ 2,328,723.81	Civil Service
Dépenses de voyage .....	384,948.65				384,948.65	Travelling expenses
Frais de bureau .....	274,832.83	\$ 161.45	\$ 234.83		274,759.45	Office costs
Matériel .....	229,106.16		26,716.95		272,389.21	Material
a) Entretien, outillages, etc. ....	35,690,037.08	2,300,000.00	471,605.64	\$ 700,583.81	36,817,847.63	a) Maintenance, equipment etc
b) Entretien d'hiver .....	14,140,582.82	69,726.22	13,595.86	27,934.17	14,168,779.01	b) Winter Maintenance
Octrois .....	1,808,900.67				1,808,900.67	Grants
Dépenses diverses .....	11,081.82				11,081.82	Various expenses
Loi de la Voirie .....	55,995,717.75	612,225.13	643,787.55	2,326,914.96	53,637,240.37	Roads Act
Protection du public aux pa- sages à niveau .....	701,428.52	5,141.43	33,705.58		672,864.37	Public Protection at railway grade crossings
Drainage des terres .....	157,233.46	39,850.13		585.00	196,498.59	Drainage of soils
Honoraires d'experts, re: Boul. Métropolitain .....	22,820.23				22,820.23	Fees of experts, re: Metropolitain Blvd
Route Trans-Canada .....	8,623,111.18	1,859.41	2,710,634.03	880.00	5,193,456.56	Trans-Canada Highway
Contributions re: Construction du Boul. Métropolitain.						Contributions re: Construction of Metropolitain Blvd.
Capital .....	1,299,814.00		300.00		1,299,514.00	Capital
Intérêt .....	2,130,541.11				2,130,541.11	Interest
<b>TOTAL:</b>	<b>123,868,880.09</b>	<b>3,028,963.77</b>	<b>3,900,580.44</b>	<b>3,056,897.94</b>	<b>119,940,541.11</b>	

## **4 – STATISTIQUES – STATISTICS**

Description	Automobiles de promenade Touring Vehicles	Taxis	Autobus Autobuses	Motocy- clettes Motor- cycles	Camions Trucks	Total
(2) Véhicules Vehicles	820,152	23,579	5,793	13,153	233,376	1,096,053
(2) Essence à moteur — Gasoline (gallons)						714,836,000
(2) Milles parcourus — Milleage travelled						1,414,529,000
Chemins publics — Publics roads						44,638
(2) Territoire (en milles carrés) .. Territory (in square miles)						594,860
(1) Population						5,376,000
(2) Accidents						<u>63,575</u>
(2) Accidents fatals — Fatal accidents						727
(2) Accidents non-fatals — Non fatal accidents						14,492
(2) Dommages matériels — Material Damage						51,356

Source: (1) Statistiques de Québec, octobre 1962.  
                   Quebec Statistics, October 1962.  
          (2) Annuaire statistique de Québec, 1961.  
                   Quebec Statistical Year Book, 1961.



Rénovation du pont Viau à Montréal, 1962.  
Renovation of the Viau bridge at Montreal, 1962.



**CHAPITRE II****CHAPTER II****SOMMAIRE DES TRAVAUX  
EN 1961****SUMMARY OF THE WORK  
IN 1961**

<b>Longueurs en milles</b>	<b>Lengths in miles</b>
Revêtements permanents (asphalte ou béton):	
Permanent pavements (asphalt or cement concrete):	
Grandes routes — Main highways .....	181.06
Routes secondaires — Secondary roads .....	291.54
	472.60
Renouvellement des revêtements permanents:	
Renewal of permanent pavement:	
Grandes routes — Main highways .....	243.74
Routes secondaires — Secondary roads .....	38.18
	281.92
Construction et réfection:	
Construction and reconstruction:	
Grandes routes — Main highways .....	103.55
Routes secondaires — Secondary roads .....	516.40
	619.95
Rechargement de gravier:	
Regravelling:	
Grandes routes — Main highways .....	104.61
Routes secondaires — Secondary roads .....	1,040.14
	1,144.75
Terrassement:	
Eartwork:	
Grandes routes — Main highways .....	97.42
Routes secondaires — Secondary roads .....	205.35
	302.77
Améliorations diverses:	
Various improvements:	
Grandes routes — Main highways .....	20.60
Routes secondaires — Secondary roads .....	65.19
	85.79
Longueur totale — Total length:	2,907.78
 <b>Sommaire</b>	 <b>Summary</b>
Grandes routes — Main highways .....	750.98
Routes secondaires — Secondary roads .....	2,156.80
Longueur totale — Total length:	2,907.78

---

Grandes routes — Main highways .....	6,994
Routes secondaires — Secondary roads .....	22,581
Longueur totale — Total length:	29,575

**Entretien d'hiver 1961-62****Winter maintenance 1961-62**

Chemins entretenus par le ministère de la Voirie .....	11,534
Roads maintained by the Department of Roads.	
Chemins entretenus par les municipalités ou les organisations locales avec subvention du ministère de la Voirie	24,178
Roads maintained by municipalities or local organizations with grants from the Department of Roads.	
Longueur totale — Total length:	35,712
Nombre de ponts et ponceaux construits ou réparés par le ministère de la Voirie .....	305
Number of bridges and culverts or repaired by the Department of Roads.	
Nombre de passages à niveau de chemins de fer supprimés	1
Number of level railway crossings eliminated.	
Nombre de systèmes de protection installés aux passages à niveau de chemins de fer .....	27
Number of protection systems installed at railway grade crossings.	

### CHAPITRE III

#### LONGUEUR TOTALE DU RÉSEAU ROUTIER

**État au 31 mars 1962**

D'après le dernier inventaire général des chemins de la province, terminé le 31 mars 1962.

Chemins de première classe ..... 6,993 milles — miles  
First class roads.

Chemins de deuxième classe ..... 27,184 milles — miles  
Second class roads.

Chemins de troisième classe ..... 10,461 milles — miles  
Third class roads.

Longueur totale — Total length: 44,638 milles — miles

La première classe comprend toutes les routes qui font partie du réseau des grandes routes; la deuxième classe, les chemins qui sont améliorés mais ne font pas partie du système des grandes routes. Les chemins de terre sont considérés de troisième classe.

#### Classification des chemins améliorés par genres de revêtements

Gravier — Gravel .....	22,377 milles — miles
Tapis bitumineux sur gravier — Bituminous carpets on gravel .....	197 milles — miles
Tapis sur macadam — Carpets on macadam .....	319 milles — miles
Béton bitumineux — Bituminous concrete .....	10,298 milles — miles
Macadam bitumineux — Bituminous macadam .....	291 milles — miles
Stabilisation à l'asphalte — Asphalt stabilization .....	442 milles — miles
Béton de ciment — Cement concrete .....	253 milles — miles

Longueur totale — Total length:  
Longueur des chemins de terre — Length of earth  
roads .....

Longueur totale — Total length:

### CHAPTER III

#### TOTAL LENGTH OF THE ROAD NETWORK

**Statement as to March 31st, 1962**

According to the last general inventory of roads in the Province, completed March 31st, 1962.

Chemins de première classe ..... 6,993 milles — miles  
First class roads.

Chemins de deuxième classe ..... 27,184 milles — miles  
Second class roads.

Chemins de troisième classe ..... 10,461 milles — miles  
Third class roads.

Longueur totale — Total length: 44,638 milles — miles

The first class comprises all roads included in the network of main highways; the second class, improved roads that are not a part of the system of main highways. Dirt roads are considered as third class roads.

#### Classification of improved roads per types of surfaces

Gravier — Gravel .....	22,377 milles — miles
Tapis bitumineux sur gravier — Bituminous carpets on gravel .....	197 milles — miles
Tapis sur macadam — Carpets on macadam .....	319 milles — miles
Béton bitumineux — Bituminous concrete .....	10,298 milles — miles
Macadam bitumineux — Bituminous macadam .....	291 milles — miles
Stabilisation à l'asphalte — Asphalt stabilization .....	442 milles — miles
Béton de ciment — Cement concrete .....	253 milles — miles
Longueur totale — Total length: Longueur des chemins de terre — Length of earth roads .....	34,177 milles — miles
Longueur totale — Total length:	10,461 milles — miles
	44,638 milles — miles

## CHAPITRE IV

## CHAPTER IV

RÉSEAU DES GRANDES  
ROUTESNETWORK OF MAIN  
HIGHWAYS

Etat au 31 mars 1962

Statement as to March 31st, 1962

	NOM DE LA ROUTE — NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles — Length in miles
1	Montréal — Sherbrooke — Thetford Mines — Québec (via pont de Québec Bridge) .....	214.13
2	Edmundston — Rivière-du-Loup — Québec (via pont de Québec, via Quebec Bridge) Montréal — Frontière d'Ontario (Ontario Border) .....	393.98
2-A	Saint-André — Sainte-Anne de la Pocatière (via Saint-Pascal) ..	32.64
2-B	Montréal — Dorval (chemin de la Côte de Liesse) .....	5.94
2-C	Québec — Les Saules — L'Ancienne Lorette .....	4.70
3	Lévis — Saint-Lambert — Dundee (à - to Fort Covington, N.Y.)	253.22
3-A	Saint-Timothée — Saint-Ignace du Côteau .....	5.23
4	Montréal — Trout River (à — to Malone N.Y.) .....	54.98
5	Québec — Victoriaville — Sherbrooke — Rock Island (à — to Newport, N.Y.) .....	157.32
6	Tour de la Gaspésie — Gaspé Tour .....	557.55
6-A	Rivière-au-Renard — Saint-Majorique .....	11.47
7	Montréal — Saint-Jean — Philipsburg (à — to Saint-Albans, Vt.)	30.83
8	Montréal — Hull — Chapeau .....	224.71
8-A	Grenville — Hawkesbury .....	1.80
9	État de New-York — Montréal — Québec .....	187.18
9-A	Montréal — Napierville — Lacolle (à — to Rouse's Point, N.Y.)	36.47
9-B	Montréal — Saint-Jean — Cantic (à — to Rouse's Point, N.Y.)	46.19
9-C	Pont Honoré Mercier — Saint-Constant .....	9.25
10	Rivière-du-Loup — Sainte-Flavie .....	86.89
11	Montréal — Mont-Laurier — Grand-Remous — Maniwaki — Hull (à — to Ottawa) .....	274.40
11	De l'intersection de la route no 58 à Maniwaki (alternative) .....	25.66
11-A	Saint-Martin — Sainte-Rose .....	4.71
12	Rougemont — Saint-Hyacinthe — Saint-Denis .....	31.82
13	Trois-Rivières — Drummondville — Acton Vale — Granby — Cowansville — Abercorn (à — to Richford, Vt.) .....	90.74
14	Valleyfield — Ormstown — Franklin .....	17.79
15	Québec — Pont de l'Île d'Orléans — Sainte-Anne-de-Beaupré — Tadoussac — Portneuf — Baie-Comeau — Clark City — Sept-Îles — Moisie .....	425.93
15-A	Baie Saint-Paul — Les Éboulements — La Malbaie .....	29.53
15-B	Québec — Château-Richer — Sainte-Anne-de-Beaupré .....	20.99
16	Saint-Siméon — Grande-Baie — Chicoutimi — Saint-Bruno ....	122.51
16-A	Jonquière — Carefour Chicoutimi — Bagotville....	20.41

	NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
17	Montréal — Pointe-Fortune .....	24.06
18	Montréal — Terrebonne — Saint-Donat .....	77.02
19	Trois-Rivières — Grand'Mère — La Tuque .....	99.95
19-A	Sainte-Anne-de-la-Pérade — Saint-Tite — St-Roch-de-Mékinac .....	38.44
19-B	Yamachiche — Saint-Barnabé — Saint-Boniface — Shawinigan Grand'Mère — Saint-Tite .....	43.17
20	Victoriaville — Drummondville — Saint-Hyacinthe .....	72.27
21	Sorel — Iberville — Saint-Jean .....	55.22
22	Yamaska — Drummondville — Sherbrooke — Stanhope .....	75.56
23	Lévis — Armstrong .....	90.76
24	Saint-Jean-Port-Joli — Saint-Pamphile — Saint-Georges — Mégantic .....	168.40
25	Saint-Vallier — Saint-Camille .....	45.08
25-A	Beaumont — Saint-Philémon .....	38.11
26	Montmagny — Notre-Dame-du-Rosaire — Saint-Fabien de Panet — Saint-Justede-Bretenières .....	36.24
27	East-Angus — Cookshire — Beecher Falls .....	36.69
27-A	Birchton — Eaton Corner .....	3.17
28	Beauceville — Sherbrooke .....	91.40
29	Grenville — Charlemagne (via Oka) .....	71.61
30	Lachute — Sainte-Agathe des Monts — Saint Donat .....	60.26
31	Saint-André — Lachute — Saint-Jovite .....	56.38
32	Saint-Hyacinthe — Richmond — Danville — Asbestos — Dudswell .....	78.88
33	L'Assomption — Rawdon — Sainte-Julienne .....	36.87
34	Trois-Rivières — Woburn .....	115.13
35	Masson — Buckingham — Mont-Laurier — Ste-Anne-du-Lac .....	125.10
36	Beauharnois — Saint-Jean .....	48.41
37	Tour de l'Île de Montréal — Montreal Island Tour .....	76.84
38	Tour de l'Île Jésus — Jesus Island Tour .....	38.25
39	Richmond — Waterloo — Highwater (à — to Newport, Vt.) ....	62.07
40	Marieville — Cowansville .....	27.61
40-A	Iberville — Farnham .....	9.08
41	Berthier — Joliette — Lachute .....	72.96
42	Berthier — Joliette — Caint-Côme .....	30.98
43	Berthier — Saint-Michel-des-Saints .....	64.31
44	Louiseville — Saint-Alexis .....	24.44
45	Senneterre — La Reine .....	131.16
46	Macamic — Rouyn — Ville-Marie — Témiscamingue .....	185.52
47	Contrecoeur — Chambly — Saint-Jean .....	44.24
48	Charlemagne — L'Assomption — Joliette — Sainte-Émeline-de-l'Énergie .....	54.58
48-A	Saint-Sulpice — L'Assomption .....	2.84
49	Black Lake — Saint-Pierre-les-Becquets .....	62.55
50	Magog — Coaticook — Canaan .....	43.03
51	Saint-André — Saint-Alexandre — Rivière-Bleue — Frontière du Nouveau-Brunswick (New Brunswick Border) .....	61.89
52	Waterloo — Lacolle — Huntingdon .....	98.57
53	Saint-Henri — Sainte-Germaine .....	43.29
54	Québec — Lac Jacques-Cartier — Chicoutimi .....	131.51
54-A	Lac Jacques-Cartier — Hébertville .....	48.32

	NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
54-C	Québec — Charlesbourg (via Gros-Pins) .....	1.32
55	Tour du Lac Saint-Jean — Lake St. John Tour .....	143.54
56	Saint-Urbain — Grande-Baie .....	67.67
57	Montebello — Saint-Jovite .....	49.98
58	Senneterre — Mont-Laurier .....	164.20
59	Cheminis — Rouyn — Louvicourt .....	98.41
60	Amos — Val-d'Or .....	38.59
61	Amos — Rivière-Héva .....	29.17
62	Ville-Marie — Belleterre .....	48.53
63	Duparquet — La Sarre — Paradis .....	61.22
64	Val-d'Or — Barraute — Despinassy .....	61.89
65	Sainte-Rose est — Pont-David — Saint-Lin — Saint-Théodore-de Chertsey .....	40.99
68	Noyan — Alburg .....	4.00
105	Richford — Glen Sutton — Highwater .....	10.00
TOTAL:		7,100.70

**CHAPITRE V**

**GRANDES ROUTES  
ENTRETENUES PAR  
LE MINISTÈRE DE LA VOIRIE  
EN 1961**

**CHAPTER V**

**MAIN HIGHWAYS  
MAINTAINED BY  
THE DEPARTMENT OF ROADS  
IN 1961**

**Longueurs en milles****Lengths in miles**

	NO ET NOM DE LA ROUTE — NO. AND NAME OF HIGHWAY	Gravier — Gravel	Asphalte ou béton — Asphalt or concrete	Total
1	Montréal — Sherbrooke — Thetford Mines — Québec — via pont de Québec bridge .....		197.77	197.77
2	Edmundston — Rivière-du-Loup — Québec — Montréal — Frontière d'Ontario .....	0.66	384.35	385.01
2-A	Saint-André — Sainte-Anne-de-la-Pocatière .....	2.70	29.93	32.63
2-B	Montréal — Dorval (chemin de la Côte-de-Liesse) .....		5.23	5.23
2-C	Québec — Les Saules — L'Ancienne-Lorette .....		4.70	4.70
3	Lévis — Saint-Lambert — Dundee ..	1.00	252.22	253.22
3-A	Saint-Thimothée, paroisse à route 2 Saint-Ignace du Coteau du Lac .....		5.23	5.23
4	Montréal — Trout River .....		53.90	53.90
5	Québec — Victoriaville — Sherbrooke — Rock Island .....	1.82	147.89	149.71
6	Tour de la Gaspésie (Gaspé Tour) ..	7.06	550.70	557.76
6-A	Rivière-au-Renard — Saint-Majorique .....		11.47	11.47
7	Montréal — Saint-Jean — Philipsburg .....		29.02	29.02
8	Montréal — Hull — Chapeau .....	12.40	206.58	218.98
8-A	Grenville — Hawkesbury .....		1.80	1.80
9	État de New-York — Montréal — Québec .....		185.03	185.03
9-A	Montréal — Napierville — Lacolle ..		36.47	36.47
9-B	Montréal — Saint-Jean — Cantic ..		45.98	45.98
9-C	Pont Honoré Mercier — Saint-Constant .....		9.25	9.25
10	Rivière-du-Loup — Rimouski — Sainte-Flavie .....		84.20	84.20
11	Montréal — Mont-Laurier — Grand-Rémous — Maniwaki — Hull .....	2.67	262.23	264.90

	NO ET NOM DE LA ROUTE NO. AND NAME OF HIGHWAY	Gravier Gravel	Asphalte ou béton Asphalt or concrete	Total
11	De l'intersection de la route No 58 à Maniwaki (alternative) .....	25.66		25.66
11-A	Saint-Martin — Sainte-Rose .....		4.71	4.71
12	Rougemont — Saint-Hyacinthe — Saint-Denis .....		30.54	30.54
13	Trois-Rivières — Acton Vale — Cowansville — Abercorn .....	0.35	87.01	87.36
14	Valleyfield — Ormstown — Franklin .....		17.79	17.79
15	Québec — Pont de l'Ile d'Orléans — Sainte-Anne-de-Beaupré — Ta- doussac — Portneuf — Baie Co- meau — Clark City — Sept-Iles — Moisie — Sheldrake — Mingan .....	142.68	327.63	470.31
15-A	Baie Saint-Paul — Les Éboulements — La Malbaie .....	15.50	14.00	29.50
15-B	Québec — Château Richer — Ste- Anne-de-Beaupré — Saint-Joachim .....	1.03	24.74	25.77
16	Saint-Siméon — Grande-Baie — Chicoutimi — Saint-Bruno .....	28.06	89.15	117.21
16-A	Jonquière — Carefour Chicoutimi — Bagotville .....		20.41	20.41
17	Montréal — Pointe-Fortune .....		24.06	24.06
18	Montréal — Terrebonne — Saint- Donat .....	2.20	74.82	77.02
19	Trois-Rivières — Grand'Mère — La Tuque .....		88.78	88.78
19-A	Sainte-Anne-de-la-Pérade — Saint- Tite — Saint-Roch-de-Mékinac .....	8.52	29.38	37.90
19-B	Yamachiche — Saint-Barnabé — Saint-Boniface — Shawinigan — Grand'Mère — Saint-Tite .....		43.17	43.17
20	Victoriaville — Drummondville — Saint-Hyacinthe .....		65.31	65.31
21	Sorel — Iberville — Saint-Jean .....		53.37	53.37
22	Yamaska — Drummondville — Sherbrooke — Stanhope .....	1.21	66.27	67.48
23	Lévis — Armstrong .....	7.96	81.99	89.95
24	Saint-Jean-Port-Joli — Saint-Pam- Phile — Saint-Georges — Mégantic .....	68.92	101.03	169.95
25	Saint-Vallier — Saint-Camille .....	26.23	18.63	44.86
25-A	Beaumont — Saint-Philémon .....	10.44	27.67	38.11
26	Montmagny — N.-D. du Rosaire — Saint-Fabien de Panet — Saint-Jus- te-de-Bretenières .....		36.24	36.24
27	East Angus — Cookshire — Beecher Falls .....	18.97	20.67	39.64
27-A	Birchton — Eaton Corner .....		3.17	3.17
28	Beauceville — Sherbrooke .....	2.98	88.07	91.05

	NO ET NOM DE LA ROUTE NO. AND NAME OF HIGHWAY	Gravier Gravel	Asphalte ou béton Asphalt or concrete	Total
29	Grenville — Charlemagne via Oka	—	71.56	71.56
30	Lachute — Sainte-Agathe-des-Monts	23.09	37.17	60.26
31	— Saint-Donat .....	8.47	47.91	56.38
32	Saint-André — Lachute — Saint-Jovite .....	18.64	57.37	76.01
33	Saint-Hyacinthe — Richmond — Danville — Asbestos — Dudswell ..	—	31.13	31.13
34	L'Assomption — Rawdon — Sainte-Julienne .....	53.14	61.46	114.60
35	Trois-Rivières — Mégantic — Woburn .....	85.68	39.42	125.10
36	Masson — Buckingham — Mont-Laurier — Sainte-Anne-du-Lac .....	—	46.40	46.40
37	Beauharnois — Saint-Jean .....	—	48.35	48.35
38	Tour de l'Ile de Montréal .....	—	37.62	37.62
39	Tour de l'Ile Jésus .....	7.68	54.34	62.02
40	Richmond — Waterloo — Highwater .....	—	27.61	27.61
40-A	Marieville — Cowansville .....	—	9.08	9.08
41	Iberville — Farnham .....	—	67.18	67.18
42	Berthier — Joliette — Lachute .....	—	29.78	29.78
43	Berthier — Joliette — Saint-Côme ..	10.98	53.33	64.31
44	Berthier — Saint-Michel-des-Saints .....	—	24.31	24.31
45	Louiseville — Saint-Alexis .....	55.36	75.09	130.45
46	Senneterre — La Reine .....	94.31	90.13	184.44
47	Macamic — Rouyn — Ville-Marie — Témiscamingue .....	—	33.92	44.24
48	Contrecoeur — Chamblay — Saint-Jean .....	—	50.43	50.43
48-A	L'Assomption — Joliette — Sainte-Émeline-de-l'Énergie .....	—	2.84	2.84
49	Saint-Sulpice — L'Assomption .....	32.68	28.56	61.24
50	Black Lake — Saint-Pierre-les-Becquets .....	12.06	29.35	41.41
51	Magog — Coaticook — Canaan .....	1.24	58.47	59.71
52	Saint-André — Saint-Alexandre — Rivièvre Bleue — Frontière du Nouveau-Brunswick .....	0.72	97.85	98.57
53	Waterloo — Lacolle — Huntingdon .....	—	43.45	43.45
54	Saint-Henri — Sainte-Germaine ....	—	127.57	127.57
54-A	Québec — Lac Jacques-Cartier — Chicoutimi .....	—	48.32	48.32
54-C	Lac Jacques-Cartier — Hébertville .....	—	1.32	1.32
55	Québec — Charlesbourg .....	—	143.44	143.44
56	Tour du Lac Saint-Jean .....	35.76	31.91	67.67
57	Saint-Urbain — Grande-Baie .....	30.62	18.68	49.30
58	Montebello — Saint-Jovite .....	21.75	142.45	164.20
59	Senneterre — Mont-Laurier .....	—	98.41	98.41
	Cheminis — Rouyn — Louvicourt ..			

	NO ET NOM DE LA ROUTE NO. AND NAME OF HIGHWAY	Gravier Gravel	Asphalte ou béton Asphalt or concrete	Total
60	Amos — Val d'Or .....	7.21	30.41	37.62
61	Amos — Rivière Héva .....	26.36	2.73	29.09
62	Ville-Marie — Belleterre .....	41.87	6.66	48.53
63	Duparquet — La Sarre — Paradis ..	48.81	12.41	61.22
64	Val d'Or — Barraute — Despinassy	58.39	3.50	61.89
65	Sainte-Rose est — Pont David — Saint-Lin — Saint-Théodore est — Chertsey .....	—	40.99	40.99
68	Noyan — Alburg .....	—	4.00	4.00
105	Richford — Glen Sutton — High- water .....	2.73	7.22	9.95
<b>TOTAL</b>		<b>1,076.89</b>	<b>5,916.69</b>	<b>6,993.58</b>

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 situées en dehors des villes de 5,000 âmes et plus.

N.B. — The total length maintained by the Department of Roads is not necessarily the total length of the highway. The Government does not maintain sections situated within the limits of cities and towns of 5,000 inhabitants or over.

## CHAPITRE VI

**ENTRETIEN  
DES CHEMINS SECONDAIRES  
EN 1961**

**Les longueurs sont en milles**

## CHAPTER VI

**MAINTENANCE  
OF SECONDARY ROADS  
IN 1961**

**The lengths are in miles**

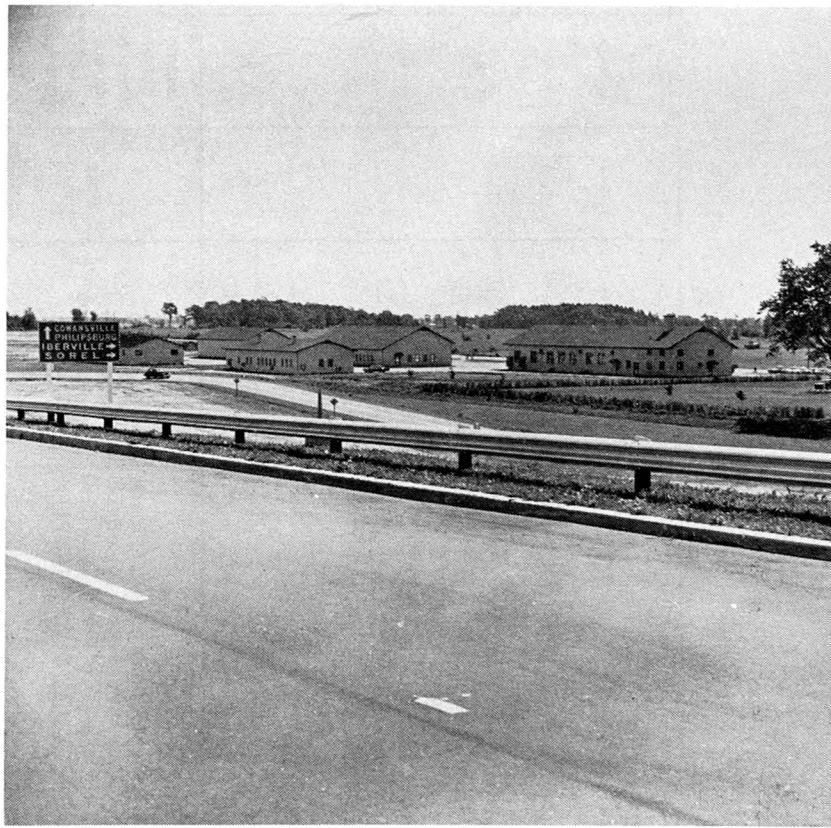
COMTÉS COUNTIES	Gravier Gravel	Béton bitumineux Paved	Longueur totale Total length
Abitibi-Est .....	581.24	18.51	599.75
Abitibi-Ouest .....	572.51	9.22	581.73
Argenteuil .....	135.65	124.18	259.83
Arthabaska .....	492.54	56.86	549.40
Bagot .....	222.50	77.75	300.25
Beauce .....	544.48	117.16	661.64
Beauharnois .....	24.77	111.21	135.98
Bellechasse .....	288.22	31.94	320.16
Berthier .....	165.41	56.62	222.03
Bonaventure .....	222.25	39.55	261.80
Bourget .....	10.09	6.86	16.95
Brôme .....	213.40	63.73	277.13
Chambly .....	28.13	116.59	144.72
Champlain .....	190.43	96.71	287.14
Charlevoix .....	162.91	64.07	226.98
Châteauguay .....	113.59	151.93	265.52
Chicoutimi .....	237.16	121.85	359.01
Compton .....	458.00	114.52	572.52
Deux-Montagnes .....	23.31	212.26	235.57
Dorchester .....	699.24	73.31	772.55
Drummond .....	336.70	50.57	387.27
Duplessis .....	0.57	—	0.57
Frontenac .....	328.16	47.86	376.02
Gaspé-Nord .....	157.48	40.02	197.50
Gaspé-Sud .....	166.22	49.47	215.69
Gatineau .....	174.84	57.27	232.11
Hull .....	—	7.99	7.99
Huntingdon .....	166.72	176.01	342.73
Iberville .....	84.36	95.80	180.16
Îles-de-la-Madeleine .....	102.27	22.70	124.97
Jacques-Cartier .....	—	40.65	40.65
Joliette .....	191.07	118.93	310.00
Jonquièr-Kénogami .....	210.00	54.36	264.36
Kamouraska .....	283.00	50.24	333.24
Labelle .....	179.12	36.39	215.51

COMTÉS COUNTIES	Gravier Gravel	Béton bitumineux Paved	Longueur totale Total length
Lac St-Jean .....	192.57	41.82	234.39
Laprairie .....	60.46	94.30	154.76
L'Assomption .....	74.64	109.70	184.34
Laval .....	—	70.90	70.90
Laviolette .....	104.12	64.98	169.10
Lévis .....	136.52	80.01	216.53
L'Islet .....	311.13	32.72	343.85
Lotbinière .....	331.00	63.42	394.42
Maskinongé .....	110.71	78.80	189.51
Matane .....	325.26	76.60	401.86
Matapédia .....	220.43	68.84	289.27
Mégantic .....	291.94	72.06	364.00
Missisquoi .....	283.71	126.09	409.80
Montcalm .....	46.74	139.29	186.03
Montmagny .....	196.33	78.60	274.93
Montmorency .....	55.21	87.05	142.26
Napierville .....	49.93	77.93	127.86
Nicolet .....	304.02	66.45	370.47
Papineau .....	275.18	87.49	362.67
Pontiac .....	186.11	69.11	255.22
Portneuf .....	240.62	245.24	485.86
Québec .....	84.65	149.94	234.59
Québec-Est .....	—	0.11	0.11
Québec-Ouest .....	—	—	—
Richelieu .....	96.55	47.56	144.11
Richmond .....	347.95	78.18	426.13
Rimouski .....	388.85	68.17	457.02
Rivière-du-Loup .....	454.74	58.32	513.06
Roberval .....	447.42	68.43	515.85
Rouville .....	111.41	123.88	235.29
Rouyn-Noranda .....	165.23	—	165.23
Saguenay .....	41.43	5.31	46.74
Saint-Hyacinthe .....	159.83	63.20	223.03
Saint-Jean .....	80.22	58.36	138.58
Saint-Maurice .....	126.90	97.30	224.20
Saint-Sauveur .....	—	6.05	6.05
Shefford .....	434.86	53.51	488.37
Sherbrooke .....	122.55	67.89	190.44
Soulanges .....	92.56	78.23	170.79
Stanstead .....	334.98	82.86	417.84
Témiscamingue .....	292.75	23.88	316.63
Témiscouata .....	343.94	28.80	372.74
Terrebonne .....	240.42	252.40	492.82
Trois-Rivières .....	4.95	5.88	10.83
Vaudreuil .....	72.71	129.14	201.85
Verchères .....	108.91	79.46	188.37
Wolfe .....	193.99	65.32	259.31
Yamaska .....	172.54	61.04	233.58
<b>TOTAL:</b>	<b>16,483.31</b>	<b>6,097.71</b>	<b>22,581.02</b>

**CHAPITRE VII****ENTRETIEN DES CHEMINS  
PAR LE DÉPARTEMENT****Longueurs entretenues dans  
chaque comté en 1961****Les longueurs sont en milles****CHAPTER VII****MAINTENANCE OF ROADS  
BY THE DEPARTMENT****Lengths maintained in each  
county during 1961****The lengths are in miles**

<b>COMTÉS</b> <b>COUNTIES</b>	<b>Grandes routes</b> <b>Main Highways</b>	<b>Chemins secondaires</b> <b>Secondary roads</b>	<b>Longueur totale</b> <b>Total length</b>
Abitibi-Est .....	283.03	599.75	882.78
Abitibi-Ouest .....	149.50	581.73	731.23
Argenteuil .....	147.06	259.83	406.89
Arthabaska .....	83.77	549.40	633.17
Bagot .....	71.74	300.25	371.99
Beauce .....	128.82	661.64	790.46
Beauharnois .....	32.74	135.98	168.72
Bellechasse .....	108.12	320.16	428.28
Berthier .....	85.93	222.03	307.96
Bonaventure .....	138.78	261.80	400.58
Bourget .....	23.21	16.95	40.16
Brôme .....	79.46	277.13	356.59
Chambly .....	56.50	144.72	201.22
Champlain .....	58.59	287.14	345.73
Charlevoix .....	213.09	226.98	440.07
Châteauguay .....	53.63	265.52	319.15
Chicoutimi .....	132.72	359.01	491.73
Compton .....	108.37	572.52	680.89
Deux-Montagnes .....	60.75	235.57	296.32
Dorchester .....	83.48	772.55	856.03
Drummond .....	100.74	387.27	488.01
Duplessis .....	124.69	.57	125.26
Frontenac .....	105.57	376.02	481.59
Gaspé-Nord .....	123.92	197.50	321.42
Gaspé-Sud .....	141.57	215.69	357.26
Gatineau .....	171.92	232.11	404.03
Hull .....	1.20	7.99	9.19
Huntingdon .....	79.95	342.73	422.68
Iberville .....	43.90	180.16	224.06
Îles-de-la-Madeleine .....	—	124.97	124.97
Jacques-Cartier .....	53.85	40.65	94.50
Joliette .....	87.84	310.00	397.84
Jonquière-Kénogami .....	51.61	264.36	315.97
Kamouraska .....	96.76	333.24	430.00
Labelle .....	141.44	215.51	356.95

COMTÉS COUNTIES	Grandes routes	Chemins secondaires	Longueur totale
	Main Highways	Secondary roads	Total length
Lac St-Jean .....	71.59	234.39	305.98
Laprairie .....	74.09	154.76	228.85
L'Assomption .....	81.30	184.34	265.64
Laval .....	70.66	70.90	141.56
Laviolette .....	97.72	169.10	266.82
Lévis .....	78.01	216.53	294.54
L'Islet .....	79.20	343.85	423.05
Lotbinière .....	87.40	394.42	481.82
Maskinongé .....	44.67	189.51	234.18
Matane .....	98.92	401.86	500.78
Matapédia .....	68.95	289.27	358.22
Mégantic .....	82.58	364.00	446.58
Missisquoi .....	68.10	409.80	477.90
Montcalm .....	111.48	186.03	297.51
Montmagny .....	78.12	274.93	353.05
Montmorency .....	110.77	142.26	253.03
Napierville .....	36.07	127.86	163.93
Nicolet .....	112.55	370.47	483.02
Papineau .....	147.02	362.67	509.69
Pontiac .....	192.71	255.22	447.93
Portneuf .....	39.83	485.86	525.69
Québec .....	59.10	234.59	293.69
Québec-Est .....	1.66	.11	1.77
Québec-Ouest .....	2.20	—	2.20
Richelieu .....	35.60	144.11	179.71
Richmond .....	67.44	426.13	493.57
Rimouski .....	46.86	457.02	503.88
Rivière-du-Loup .....	54.96	513.06	568.02
Roberval .....	94.76	515.85	610.61
Rouville .....	55.27	235.29	290.56
Rouyn-Noranda .....	114.65	165.23	279.88
Saguenay .....	251.49	46.74	298.23
Saint-Hyacinthe .....	55.67	223.03	278.70
Saint-Jean .....	82.11	138.58	220.69
Saint-Maurice .....	42.13	224.20	266.33
Saint-Sauveur .....	1.81	6.05	7.86
Shefford .....	68.37	488.37	556.74
Sherbrooke .....	29.85	190.44	220.29
Soulages .....	23.10	170.79	193.89
Stanstead .....	70.62	417.84	488.46
Témiscamingue .....	157.99	316.63	474.62
Témiscouata .....	78.97	372.74	451.71
Terrebonne .....	133.14	492.82	625.96
Trois-Rivières .....	3.54	10.83	14.37
Vaudreuil .....	31.59	201.85	233.44
Verchères .....	53.87	188.37	242.24
Wolfe .....	89.07	259.31	348.38
Yamaska .....	31.77	233.58	265.35
<b>TOTAL:</b>	<b>6,993.58</b>	<b>22,581.02</b>	<b>29,574.60</b>



Nouveau centre de voirie inauguré à Iberville en septembre 1962.

New road center inaugurated at Iberville in September 1962.



## CHAPITRE VIII

## CHAPTER VIII

**TRAVAUX DE VOIRIE**  
**EXÉCUTÉS SUR LES GRANDES ROUTES**

**ROAD WORK**  
**CARRIED OUT ON MAIN HIGHWAYS**

Longueurs en milles

Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised township)	Construction et reconstruction	Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			Construction and recon- struction					
1	Montréal — Sherbrooke — Thetford Mines — Québec.	CHAMBLY Jacques-Cartier, cité (city)..... ROUVILLE	C.	R.				
1		Rougemont, v. ....	—	—	—	1.04	—	—
1		St-Michel de Rougemont, p. ....	—	—	—	1.00	—	—
1		St-Césaire, p. ....	—	—	—	2.43	—	—
		STANSTEAD				0.11	—	—
1		Magog, cité (city) .....	—	0.97	—	—	—	—
1		Omerville, v. ....	—	1.80	—	1.80	—	—
		SHERBROOKE						
1		Rock Forest .....	—	—	—	0.25	—	—
		WOLFE						
1		Beaulac, v. ....	—	—	—	0.34	—	—
1		Garthby, c. (t) .....	—	—	—	2.26	—	—
1		Disraéli, p. ....	—	—	—	1.47	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

74

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction	Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			Construction and recon- struction					
1		WOLFE (suite)	C.	R.				
1	—	Disraéli, v. ....	—	—	—	0.53	—	—
1	—	Weedon, c. (t) ....	—	2.08	—	—	—	—
2	<b>Edmundston — Rivière- du-Loup — Québec — Trois-Rivières — Mont- réal — Frontière d'Onta- rio.</b>	TÉMISCOUATA						
2		Cabano, v. ....	—	—	—	1.52	—	—
2		L'ISLET						
2		Saint-Roch des Aulnets .....	—	—	—	0.30	—	—
2		CHAMPLAIN						
2		Sainte-Anne de la Pérade, p. ....	—	—	—	0.85	—	—
2		La Pérade, v. ....	—	—	—	0.69	—	—
2		VAUDREUIL						
2		Dorion, ville (town) .....	—	—	—	0.68	—	—
2		Saint-Michel de Vaudreuil, p. ....	—	—	—	2.97	—	—
2		SOULANGES						
2	—	Saint-Zotique, p. ....	—	—	2.09	—	—	—
2	—	Sainte-Claire-d'Assise, p. ....	—	—	2.36	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction — Construction and recon- struction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
2	—	L'ASSOMPTION	C.	R.				
2	—	Saint-Sulpice, p. ....	—	—	—	—	0.07	—
2A	Saint-André — Sainte-Anne de la Pocatière.	KAMOURASKA						
2A	—	Sainte-Hélène, p. ....	—	0.60	—	—	0.20	—
2A	—	Saint-Pacôme, p. ....	—	—	—	0.60	—	—
2A	—	Rivière-Ouelle .....	—	—	—	1.10	—	—
2A	—	Sainte-Anne de la Pocatière, p. ....	—	—	—	1.10	—	—
3	Lévis — Saint-Lambert — Dundee.	LOTBINIÈRE						
3	—	Déchaillons, v. ....	—	—	0.57	—	—	—
3	—	Sainte-Emilie, p. ....	—	—	0.67	—	—	—
		NICOLET						
3	—	Saint-Pierre les Becquets, p. ....	—	—	—	0.02	—	—
3	—	Les Becquets, v. ....	—	—	—	—	1.01	—
3	—	Saint-Edouard de Gentilly, p. ....	—	—	—	1.55	—	—
3	—	Saint-Grégoire-le-Grand, p. ....	—	—	—	—	2.44	—
		YAMASKA						
3	—	Saint-François du Lac, p. ....	—	—	1.95	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction — Construction and recon- struction	Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various im- prove- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.				
3	—	RICHELIEU						
		Sorel, cité (city) .....	—	—	—	—	0.22	—
3	Lévis — Saint-Lambert — Dundee.	LAPRAIRIE						
		Sainte-Catherine-d'Alexandrie de la Prairie, p. ....	—	2.81	—	—	—	—
3	—	CHÂTEAUGUAY						
3	—	Châteauguay, ville (town) .....	—	—	1.65	—	—	—
3	—	Léry, ville (town) .....	—	—	1.06	—	2.78	—
3	—	BEAUFARNOIS						
3	—	Maple Grove, ville (town) .....	—	—	—	—	2.13	—
3	—	Beauharnois, cité (city)	—	—	—	—	1.15	—
3	—	Melocheville, v. ....	—	—	—	—	3.23	—
3	—	Saint-Timothée, p. ....	—	—	—	—	2.60	—
3	—	Grande-Ile .....	—	—	—	—	1.19	—
3	—	Salaberry de Valleyfield, cité (city) .....	—	—	—	—	2.05	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction	Terras- sement	Revête- ments d'as- phalte ou de béton	Renou- vellement des revête- ments	Amélio- rations diverses	Rechar- gement de gravier
			Construction and recon- struction	Earth- work	Asphalt or cement concrete pav- ements	Renewal of pave- ments	Various improve- ments	Regrav- elling
3	—	HUNTINGDON	C.	R.				
3	—	Saint-Anicet, p. ....	—	2.96	—	—	4.74	—
3	—	Sainte-Barbe, p. ....	—	—	—	—	0.08	—
3	—	Dundee, c. (t.) ....	—	1.10	—	—	—	—
4	Montréal — Trout-River (à — to Malone, N.Y.)	CHÂTEAUGUAY						
4	—	Châteauguay, ville (town) ....	—	—	—	—	0.98	—
4	—	Sainte-Philomène, p. ....	—	—	—	—	3.40	—
4	—	Saint-Paul de Châteauguay ....	—	—	0.08	—	—	—
4	—	Très-Saint-Sacrement ....	1.17	—	0.80	—	—	—
4	—	Howick, v. ....	—	—	—	—	0.68	—
5	Québec — Victoriaville — Sherbrooke — Rock Island —	MÉGANTIC						
5	—	Sainte-Julie ....	—	—	1.90	—	—	—
5	—	Plessisville, p. ....	—	—	2.70	—	—	—
5	—	ARTHABASKA						
5	—	Saint-Eusèbe de Stanford, p. ....	2.78	—	—	—	—	—
5	—	Victoriaville, ville (town) ....	—	—	—	0.40	—	—
5	—	Arthabaska, ville (town) ....	—	—	—	0.57	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			Construction and recon- struction						
5	—	COMPTON	G.	R.					
5	—	Waterville nord (North), v. ....	—	—	—	—	0.19	—	—
5	—	Compton Station nord (North)	—	—	—	—	0.92	—	—
5	—	Waterville sud (South), v. ....	—	—	—	—	0.24	—	—
5	—	Compton Station sud (South) ..	—	—	—	—	1.20	—	—
6	Tour de la Gaspésie.	MATANE							
6	—	Métis-sur-Mer, v. ....	—	—	—	—	2.01	—	—
6	—	Baie-des-Sables .....	—	—	—	—	1.20	—	—
6	—	Saint-Ulric de Matane, p. ....	—	—	—	—	1.50	—	—
6	—	Saint-Ulric, v. ....	—	—	—	—	0.30	—	—
6	—	Sainte-Félicité, p. ....	—	—	—	—	0.66	—	—
6	—	Grosses-Roches .....	—	—	—	—	1.89	—	—
6	—	Les Mechins .....	—	—	—	—	3.34	—	—
		GASPÉ NORD							
6	—	Saint-Norbert du cap Chat, p. ..	—	2.82	—	—	1.70	—	—
6	—	Cap-Chat, v. ....	—	—	—	—	0.95	—	—
6	—	Sainte-Anne des Monts .....	—	—	—	0.90	0.90	—	—
6	—	Marsoui, v. ....	—	—	—	—	2.00	—	—
6	—	Duchesnay .....	—	—	—	—	1.55	—	—
6	—	Saint-Maxime du Mont Louis ..	—	—	—	—	1.18	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.— cantons unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t. — non organized town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various im- prove- ments	Rechar- gement de gravier — Reggrav- elling
			C.	R.					
6	—	GASPÉ NORD (suite)							
6	—	Sainte-Madeleine de Rivière Madeleine .....					0.40	—	—
6	—	GASPÉ SUD							
6	—	L'Anse-aux-Griffons .....					0.25	—	—
6	—	Douglas Canton, c. (t.) .....		0.33			—	—	—
6	—	Saint-Pierre de la Malbaie No 2, p. .....		0.67			—	—	—
6	—	Percé .....					0.10	—	—
6	—	Grande-Rivière .....					0.20	—	—
6	—	Pabos .....		1.00			0.88	—	—
6	—	Petit-Pabos .....					1.34	—	—
	Tour de la Gaspésie.	BONAVVENTURE							
6	—	Sainte-Germaine de l'Anse aux Gascons, p. .....			1.60		—	—	—
6	—	Bonaventure .....					0.50	—	—
6	—	Saint-Charles de Caplant, p. ....					4.85	—	—
6	—	New-Richmond, c. (t.) .....					2.88	—	—
6	—	Carleton,sur-Mer .....					2.60	—	—
6	—	Nouvelle .....					0.15	—	—
6	—	Risticouche, c. (t.) .....					3.18	—	—
6	—	Saint-Laurent de Matapedia, p.					4.16	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

80

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
6	—	MATAPÉDIA							
6	—	Assemetquagan, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	7.70	—	—
6	—	Sainte-Florence .....	—	—	—	0.45	1.94	—	—
6	—	Causapscal, v. .....	—	0.13	—	—	—	—	—
6	—	Saint-Jacques-le-Majeur de Cau- scal, p. .....	—	3.14	—	—	—	—	—
6	—	Saint-Moïse, p. .....	—	—	—	—	5.09	—	—
6	—	Sainte-Jeanne d'Arc, p. .....	—	—	—	0.83	1.94	—	—
7	Saint-Jean Philipsburg (à to Saint-Albans, vt.)	SAINT-JEAN							
7	—	Saint-Luc, p. .....	—	—	—	1.69	—	—	—
7	—	Saint-Jean, cité (city) .....	—	—	—	2.62	—	—	—
7	—	IBERVILLE							
7	—	Saint-Athanase, p. .....	—	—	—	4.59	—	—	—
7	—	MISSISQUOI							
7	—	Saint-Armand ouest (West), p.	—	—	—	0.43	—	—	—
8	Montréal — Hull — Cha- peau.	HULL							
8	—	Hull, cité (city) .....	—	—	—	—	0.64	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			Construction and recon- struction						
8	—	GATINEAU	C.	R.					
8	—	Aylmer, ville (town) .....	—	—	—	—	0.66	—	—
8	—	PONTIAC							
8	—	Waltham-Bryson, c.u. (u.t.) ...	—	—	—	3.29	—	—	—
8	—	Ile-aux-Allumettes, c. (t.) .....	—	—	—	10.19	—	—	—
9	Etat de New York — Montréal — Drum- mondville — Québec.	LAPRAIRIE							
9		Brossard, ville (town) .....	—	—	4.29	0.48	—	—	—
9		CHAMBLY							
9	—	Saint-Hubert, ville (town) .....	—	—	—	—	1.62	—	—
9	—	St-Bruno de Montarville, v. (t.)	—	—	—	—	2.00	—	—
		VERCHÈRES							
9	—	McMasterville, v. .....	—	—	—	—	0.08	—	—
9	—	Beloeil, ville (town) .....	—	—	—	—	1.41	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various im- prove- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
9	—	NICOLET							
9	—	Saint-Léonard .....	—	—	2.06	—	—	—	—
9	—	Sainte-Eulalie .....	—	—	8.89	—	—	—	—
9	—	Saint-Joseph de Blanford, p. ....	—	—	4.42	—	—	—	—
9	—	ARTHABASKA							
9	—	Saint-Louis de Blandford, p. ....	—	—	—	—	2.14	—	—
9	—	LOTBINIÈRE							
9	—	Villeroy .....	—	—	—	—	2.84	—	—
9	—	Val-Alain .....	—	—	—	—	5.72	—	—
9	—	Saint-Janvier de Joly .....	—	—	—	—	1.00	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—cantons unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organized town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Reggrav- elling
			Construction and recon- struction	C.					
9	—	QUÉBEC							
9	—	Ste-Foy, cité (city) .....							
9	—	Québec ouest (West) .....							
9	—	Sillery, cité (city) .....							
9A	Montréal — Napierville — Lacolle.	LAPRAIRIE							
		Saint-Jacques-le-Mineur, p. ....		1.73			0.70		
10	Rivière-du-Loup — Ri- mouski — Ste-Flavie.	RIVIÈRE-DU-LOUP							
10	—	Saint-Georges de Cacouna, v. ..			0.47				
10	—	St-Jean-Baptiste de l'Île Verte ..	1.66						
10	—	RIMOUSKI							
10	—	Bic, v. ....					1.28		
10	—	Sainte-Cécile du Bic, p. ....					1.18		
10	—	N.-D.-du-Sacré-Coeur, p. ....					1.60		
10	—	Rimouski, ville (town) .....			0.91				
10	—	Sainte-Anne de la Pointe-au- Père, p. ....					1.50		
10	—	Sainte-Luce, p. ....					4.85		

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—cantons unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organized town- ship)	Construction et reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharg- ement de gravier — Regrav- elling
			Construction and recon- struction					
11	<b>Montréal — Mont-Lau- rier — Grand-Rémous — Maniwaki — Hull.</b>	<b>LAVAL</b> Sainte-Rose, ville (town) .....	C.	R.				
11		Lafontaine, v. ....	—	—	—	—	0.15	—
11		Lesage .....	—	—	1.40	—	—	—
11		Sainte-Agathe, p. ....	—	—	2.42	—	—	—
11		Ivry-sur-le-Lac .....	—	—	—	—	2.76	—
11		Saint-Faustin sud (South).....	—	—	—	—	3.01	—
11		De Salaberry et Grandison, c.u. (u.t.) .....	—	—	—	—	8.47	—
11		<b>GATINEAU</b>						
11		Aumond, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	3.50
11A	<b>Saint-Martin — Ste-Rose.</b>	<b>LAVAL</b>						
11A		Chomedey, cité (city) .....	—	—	—	—	1.21	—
12	<b>Rougemont — Saint-Hy- acinthe — Saint-Denis.</b>	<b>SAINT-HYACINTHE</b>						
12		Saint-Thomas-d'Aquin, p. ....	—	—	—	—	2.09	—
12		La Présentation, p. ....	—	—	—	—	4.80	—
12		Saint-Denis, p. ....	—	—	—	—	3.71	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—cantons unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t. — non organized town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various im- provements	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			Construction and recon- struction	—					
13	Trois-Rivières — Drummondville — Acton Vale — Granby — Cowansville — Abercorn.	BROME Abercorn, v. ....	C.	R.	—	0.35	—	—	—
15	Québec — Tadoussac — Portneuf — Baie-Comeau — Sept-Îles — Moisie.	MONTMORENCY Château-Richer, p. .... Sainte-Anne de Beaupré, p. .... Sainte-Anne de Beaupré, v. ....	— — —	— — —	— — —	—	—	4.00 2.70 1.40	—
15	—	CHARLEVOIX Baie Saint-Paul, ville (town) ... Saint-Pierre et Saint-Paul de la Baie Saint-Paul, p. .... La Malbaie, ville (town) .... St-Fidèle de Mont Murray, p. ... Saint-Firmin ....	1.39 — — — — —	— 0.40 — — — 2.20	— — — — — —	—	—	—	—
15	—	SAGUENAY Saint-Paul du Nord ..... Saint-Luc de Laval .....	— —	2.94 —	— —	3.77	—	—	7.40 2.50

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—cantons unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t. — non organized town- ship)	Construction et reconstruction	Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			Construction and recon- struction					
15	—	SAGUENAY (suite)	C.	R.				
15	—	Sainte-Thérèse de Colombier ....	—	2.67	—	—	—	7.00
15	—	Raffeix, c. non org. (non org. t.)	—	1.30	—	—	—	—
15	—	Ragueneau, p. ....	—	—	—	2.06	—	—
15	—	Chûtes-aux-Otardes, v. ....	—	—	—	1.18	—	—
15	—	Lafrière, c. non org. (non org. t.)	4.35	—	—	—	—	—
15	—	Grenier, c. non org. (non org. t.)	—	—	—	3.39	—	—
15	—	Fitzpatrick, c. non org. (non org. t.) ....	—	—	—	11.61	—	0.26
15	—	Cannon, c. non org. (non org. t.)	—	—	—	6.63	—	—
15	—	De Monts, c. non org. (non org. t.) ....	—	—	—	—	—	7.00
15	—	DUPLESSIS						
		Letellier, c. non org. (non org. t.)	5.80	—	—	—	—	—
15A	Baie Saint-Paul — Les Eboulements — La Malbaie.	CHARLEVOIX						
15A	—	Saint-Etienne de la Malbaie ....	—	—	—	—	0.40	—
15A	—	Pointe-au-Pic, v. ....	—	—	—	—	1.40	—
15A	—	La Malbaie, ville (town) ....	—	—	—	—	0.10	—
15A	—	Rivière-du Gouffre ....	—	—	—	—	—	0.60
15A	—	Les Eboulements ....	—	—	—	—	—	6.50

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—cantons unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organized town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various im- prove- ments	Rechar- gement de gravier — Reggrav- elling
			C.	R.					
15A	—	CHARLEVOIX (suite)							
15A		Saint-Iréné, p. ....	—	—	—	—	—	—	2.25
15B	Québec — Château Ri- cher — Sainte-Anne de Beaupré — Saint- Joachim.	MONTMORENCY							
15B		Sainte-Anne de Beaupré, v. ....	—	—	—	0.30	—	—	
15B		QUÉBEC							
15B		Giffard, cité (city) .....	—	—	—	—	—	0.20	
16	Saint-Siméon — Grande- Baie — Chicoutimi — Saint-Bruno.	CHICOUTIMI							
16		Chicoutimi, cité (city) .....	—	—	—	—	1.00	—	
16		JONQUIÈRE-KÉNOGAMI							
16		St-Dominique de Jonquière, p.	—	0.93	—	—	—	—	
16		Larouche, p. ....	—	3.33	—	—	—	—	
16A	Jonquière — Carefour Chicoutimi — Bagot- ville.	JONQUIÈRE-KÉNOGAMI							
16A		St-Dominique de Jonquière, p.	—	—	—	1.16	—	—	
16A		Arvida, cité (city) .....	—	—	—	0.17	—	—	

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. —cantons unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organized town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
17	<b>Montréal — Dorion — Rigaud — Pointe-Fortune.</b>	VAUDREUIL							
17		Saint-Michel de Vaudreuil, p. . . . .	—	—	—	—	8.09	—	—
17		Saint-Lazare, p. ....	—	—	—	—	1.25	—	—
17		Sainte-Madeleine de Rigaud, p. ....	—	—	—	—	0.21	—	—
18	<b>Montréal — Terrebonne — Saint-Donat.</b>	L'ASSOMPTION							
18		Saint-Henri de Mascouche, p. . . . .	—	—	—	—	—	0.04	—
18		Saint-Roch, ouest (West) .....	—	0.50	—	0.28	—	—	—
18		MONTCALM							
18		Saint-Esprit, p. ....	—	—	3.06	2.60	—	—	—
18		Sainte-Julienne de Rawdon, p. ....	—	—	—	1.50	—	0.50	—
18		Saint-Donat .....	—	1.38	—	—	—	—	—
19	<b>Trois-Rivières — Grand'- Mère — La Tuque.</b>	CHAMPLAIN							
19		Saint-Louis-de-France, p. ....	—	—	0.48	—	—	0.40	—
19A	<b>Sainte-Anne de la Péra- de — Saint-Tite — St- Rock de Mékinac.</b>	CHAMPLAIN							
		Saint-Prosper, p. ....	—	—	—	—	0.06	0.06	—
21	<b>Sorel — Iberville — St- Jean.</b>	RICHELIEU							
21		Saint-Pierre de Sorel, p. ....	—	—	1.89	—	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
21	—	RICHELIEU (suite)							
21	—	Sainte-Victoire, p. ....	—	—	2.76	—	—	—	—
21	—	Saint-Ours, p. ....	—	—	4.05	—	—	—	—
21	—	ROUVILLE							
21	—	Saint-Hilaire, v. ....	—	—	—	—	1.28	—	—
21	—	Richelieu, v. ....	—	—	—	—	1.43	—	—
22	Yamaska — Drummond- ville — Sherbrooke — Stanhope.	DRUMMOND							
22		Drummondville, sud (South) ...	—	—	—	1.69	—	—	—
22		Drummondville, cité (city) ....	—	—	0.18	1.40	—	—	—
22		L'Avenir, v. ....	—	—	—	1.00	—	—	—
22	—	SHERBROOKE							
22	—	Ascot, c. (t.) ....	—	—	—	1.11	—	—	—

## Longueurs en milles

56

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—cantons unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organized town- ship)	Construction et reconstruction	Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			Construction and recon- struction					
23	<b>Lévis — Armstrong.</b>	<b>LÉVIS</b>	C.	R.				
23			Saint-Louis de Pintendre, p. ....	—	0.66	—	3.90	—
23			Saint-Henri, v. ....	—	—	0.91	—	—
23			Rivière Boyer .....	—	—	0.29	—	—
23			Saint-Henri de Lauzon, p. ....	—	—	0.83	—	—
23		<b>DORCHESTER</b>						
23			Saint-Isidore de Lauzon, p. ....	—	—	—	—	6.10
23			Taschereau — Fortier .....	—	—	—	—	2.58
23			Saint-Maxime, p. ....	—	—	—	—	1.00
23		<b>BEAUCE</b>						
23			Sainte-Marie, p. ....	—	—	—	—	2.12
22			Saint-Côme de Kennebec, p. ....	—	4.02	—	0.87	—
23			Linière, v. ....	—	—	—	1.18	—
23			Saint-Théophile de la Beauce, p. ....	—	—	—	2.52	—
23	<b>Saint-Jean Port-Joli — Saint-Pamphile — Saint- Georges — Mégantic.</b>	<b>L'ISLET</b>						
24			Saint-Jean Port-Joli .....	—	—	—	—	3.40
24			Saint-Aubert .....	—	—	—	—	3.40
24			Saint-Damase de L'Islet .....	—	—	—	—	3.60
24			Saint-Adalbert .....	—	—	1.21	—	0.40

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—cantons unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organized town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
24	Saint-Jean Port-Joli — Saint-Pamphile — Saint- Georges — Mégantic.	MONTMAGNY				2.83	—	—	—
24		Sainte-Lucie de Beauregard .....	—	—	—	4.73	—	—	—
24		Saint-Fabien de Panet, p. ....	—	—	3.20	—	—	—	—
24		Saint-Juste de Bretenières .....	—	—			—	—	—
24	—	BELLECHASSE							
24	—	Saint-Camille de Lellis, p. ....	—	1.63	2.58	—	—	—	—
24	—	FRONTENAC							
24	—	Saint-Gédéon, p. ....	—	—	1.85	—	—	—	—
25	Saint-Vallier — Saint-Ca- mille.	BELLECHASSE							
25	—	Saint-Vallier, v. ....	—	—	—	0.24	—	—	—
25	—	Saint-Vallier, p. ....	—	—	—	1.78	—	—	—
25	—	Saint-Cajetan d'Armagh, p. ....	—	—	—	—	—	—	10.60
25	—	Saint-Camille de Lellis, p. ....	—	1.99	—	—	—	—	—
25	—	Saint-Philémon, p. ....	—	—	—	—	—	—	1.50
25A	Beaumont — Saint-Philé- mon.	BELLECHASSE							
25A	—	Saint-Damien de Buckland, p. ...	—	—	—	1.91	—	—	—
25A	—	N.-D. Auxiliatrice de Buckland p.	—	0.99	—	3.54	—	—	1.10

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—cantons unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organized town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
27	East Angus — Cookshire — Beecher Falls.	COMPTON							
27		Clifton est, c. (t.) .....	—	—	0.48	2.29	—	—	—
27		Auckland, c. (t.) .....	—	—	1.08	0.64	—	—	—
28	Beauceville — Sherbroo- ke.	BEAUCE							
28		Saint-Victor de Tring .....	—	—	—	1.13	—	—	—
28		Saint-Ephrem de Beauce, p. ....	—	—	—	1.19	—	—	—
28		SHERBROOKE							
28		Ascot, c. (t.) .....	—	—	—	—	1.36	—	—
29	Grenville — Oka — Char- lemagne.	ARGENTEUIL							
29		Chatham, c. .....	—	—	6.67	—	—	—	—
29		DEUX-MONTAGNES							
29		Saint-Placide, v. .....	—	—	—	—	0.37	—	—
29		L'ASSOMPTION							
29		Saint-Charles de Lachenaie, p. ..	—	—	—	—	—	5.00	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—cantons unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organized town- ship)	Construction et reconstruction		Terrass- ement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
30	Lachute — Sainte-Agathe des Monts — Saint-Donat	ARGENTEUIL							
30		Saint-Adolphe d'Howard .....	—	—	1.00	—	—	—	—
30	—	TERREBONNE							
30	—	Sainte-Agathe, p. ....	—	0.65	—	0.62	—	—	—
30	—	Ste-Agathe des Monts, ville (town)	—	—	—	1.09	—	—	—
30	—	Lantier .....	—	—	—	3.49	—	—	—
30	—	MONTCALM							
30	—	Saint-Donat .....	—	—	—	—	—	0.28	—
31	Saint-André — Lachute — Saint-Jovite.	ARGENTEUIL							
31		Saint-Jérusalem d'Argenteuil, p.	—	1.23	—	—	—	—	—
32	Saint-Hyacinthe — Rich- mond.	SAINT-HYACINTHE							
32	—	St-Hyacinthe-le-Confesseur, p.	—	—	—	—	2.77	—	—
32	—	BAGOT							
32	—	Saint-Dominique, p. ....	—	—	—	—	1.01	—	—
32	—	Saint-Liboire, p. ....	—	—	—	2.08	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete, pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
32	Saint-Hyacinthe — Rich- mond.	DRUMMOND							
32	—	Durham sud (South) .....	1.74	—	0.30	0.91	—	—	—
32	—	RICHMOND							
32	—	Shipton, c. (t.) .....	—	1.71	—	—	—	—	—
33	L'Assomption — Rawdon — Sainte-Julienne.	L'ASSOMPTION							
33	—	L'Assomption, p. .....	—	0.12	—	—	—	—	—
33	—	L'Ephiphanie, p. .....	—	0.52	—	—	—	—	—
33	—	MONTCALM							
33	—	Saint-Jacques, p. .....	—	—	—	—	—	0.20	—
33	—	Rawdon, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	0.30	—
34	Trois-Rivières — Mégan- tic — Woburn.	NICOLET							
34	—	Sainte-Eulalie, p. .....	—	—	—	3.08	—	—	—
34	—	ARTHABASKA							
34	—	Sainte-Victoire d'Arthabaska, p.	0.81	—	—	—	—	—	—
34	—	Victoriaville, ville (town) .....	0.20	—	—	—	—	—	—
34	—	St-Christophe d'Arthabaska, p. ..	—	—	—	2.37	—	—	—
34	—	Chester ouest (West), c. (t.) .....	0.76	—	—	0.23	—	—	4.15

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
34	Trois-Rivières — Mégan- tic — Woburn.	WOLFE							
34	—	Ham nord, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	5.64
34	—	Saints-Martyrs-Canadiens, p. ....	—	—	0.93	—	—	—	2.38
34	—	FRONTENAC							
34	—	Saint-Augustin de Woburn, p. ....	—	1.58	—	4.37	—	—	—
35	Masson — Buckingham	PAPINEAU							
35	— Mont-Laurier — Sain-	Portland, c. (t.) .....	—	—	—	3.69	—	—	—
35	te-Anne du Lac.	Val-des-Bois .....	—	—	—	5.70	—	—	—
35	—	LABELLE							
35	—	Saint-Aimé du Lac des Iles .....	—	—	—	1.51	—	—	—
35	—	Robertson & Pope, c.u. (u.t.) .....	—	—	—	8.30	—	—	—
36	Beauharnois — Saint- Jean.	NAPIERVILLE							
36	—	Saint-Edouard, p. ....	—	—	—	—	1.05	—	—
36	—	Saint-Patrice de Sherrington, p. ....	—	—	3.34	—	—	—	0.38
36	—	Napierville, v. ....	—	—	—	—	0.42	—	—
36	—	SAINT-JEAN							
36	—	Lacadie .....	—	—	—	—	1.58	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

96

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé)  COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
38	Tour de l'Ile Jésus.	Laval							
38	—	Laval-sur-le-Lac, ville (town) ....	—	—	—	—	0.57	—	—
38	—	Sainte-Dorothée, ville (town) ....	—	—	—	—	—	1.06	—
38	—	Chomedey, cité (city) .....	—	—	—	—	—	0.17	—
38	—	Fabreville, ville (town) .....	—	—	—	—	—	0.33	—
39	Richmond — Waterloo — Highwater.	RICHMOND							
39		Melbourne, c. (t.) .....	—	2.16	—	0.78	—	—	—
39	—	Brompton Gore .....	—	—	1.08	—	—	—	—
39	—	SHEFFORD							
39	—	Racine .....	—	—	—	2.24	0.38	—	—
39	—	BROME							
39	—	Potton, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	.015	—
40	Marieville — Cowansville.	ROUVILLE							
40		Marieville, ville (town) .....	—	—	—	—	0.24	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
41	Berthier — Joliette — La- chute.	JOLIETTE							
41		Saint-Thomas, p. ....	—	—	—	—	0.12	—	—
41		Joliette sud (South) .....	—	—	—	—	1.34	—	—
41		MONTCALM							
41		Saint-Jacques, v. ....	—	—	—	—	—	0.10	—
43	Berthier — Saint-Michel- des-Saints.	BERTHIER							
43		Saint-Norbert, p. ....	—	—	—	—	—	0.13	—
43		Saint-Gabriel de Brandon, v. ....	—	—	—	—	0.26	—	—
45	Senneterre — La Reine.	ABITIBI-EST							
45		Senneterre, ville (town) .....	—	—	—	0.16	—	—	—
45		Senneterre, p. ....	—	—	—	1.33	—	—	1.44
45		Belcourt .....	—	—	0.53	—	—	—	—
45		Trécesson, c. (t.) .....	—	6.11	—	—	—	—	—
45		ABITIBI-OUEST							
45		Saint-Jacques de Dupuy .....	—	2.70	2.40	—	—	—	—
45		La Reine .....	—	—	3.90	—	—	—	—
45		La Reine, v. ....	—	—	0.50	—	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

86

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—cantons unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organized town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
46	Macamic — Rouyn — Vil- le-Marie — Témiscamini- gue.	ABITIBI-OUEST Destor, c. non org. (non org. t.)	—	3.10	1.10	—	—	—	—
46	Macamic — Rouyn — Vil- le-Marie — Témiscamini- gue.		2.35	1.75	—	—	—	1.32	—
46	—		—	—	—	—	2.14	—	5.00
46	—		—	—	—	—	—	—	—
46	—		0.80	0.74	—	1.92	—	—	2.25
46	—		—	—	—	—	—	—	6.17
46	—		—	—	—	—	—	—	6.53
46	—		—	—	—	—	—	—	—
46	—		—	—	—	0.80	—	—	—
46	—		—	—	—	—	5.45	—	—
46	—		—	—	—	—	0.39	—	—
46	—	Saint-Edouard de Fabre, p.	—	1.06	—	0.62	—	—	—
46	—	Tabaret, c. non org. (non org. t.)	—	1.52	—	—	—	—	—
46	—	Mercier, c. non org. (non org. t.)	—	—	—	5.26	—	—	—
46	—	Gendreau, c. non org. (non org. t.)	—	—	—	4.90	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
46A	Rémigny — Guérin —	ROUYN-NORANDA							
46A	Nédelec.	Rémigny, c. non org. (non org. t.)	0.59	—	—	—	—	—	—
47	Contrecoeur — Chambly	VERCHÈRES							
47	— Saint-Jean.	Contrecoeur, p. ....	—	0.93	—	—	—	—	—
47	Contrecoeur — Chambly	RICHELIEU							
47	— Saint-Jean.	Saint-Roch de Richelieu, p. ....	—	0.45	—	—	—	—	1.67
47	—	VERCHÈRES							
47	—	Beloeil, ville (town) ....	—	—	—	—	1.02	—	—
48	Montréal — Joliette —	L'ASSOMPTION							
48	Sainte-Emélie-de-l'Ener- gie.	Charlemagne, v. ....	—	—	—	—	—	0.04	—
48	—	Saint-Paul-l'Ermite, p. ....	—	—	—	—	—	0.07	—
48	—	L'Assomption, p. ....	—	—	—	—	—	0.04	—
48	—	Saint-Gérard-Magella, p. ....	—	—	—	—	—	0.05	—
49	Black Lake — Saint-Pier- re les Becquets.	MÉGANTIC							
49		N.-D. de Lourdes, p. ....	—	—	—	—	—	—	2.00

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
49	—	NICOLET							
49	—	Saint-Joseph de Blandford, p. ....	—	1.38	—	—	—	—	—
50	Magog — Coaticook — Canaan.	STANSTEAD							
50	—	Magog, ville (town) .....	—	—	—	—	0.13	—	—
50	—	Saint-Mathieu de Dixville .....	—	—	0.78	—	—	—	—
50	—	Saint-Herménégilde, v. ....	—	0.57	—	—	—	—	—
52	Waterloo — Lacolle — Huntingdon.	MISSISQUOI							
52	—	Dunham, c. (t.) .....	—	0.95	—	—	0.55	—	—
52	—	Stanbridge, c. (t.) .....	—	—	—	—	0.03	—	—
54A	Lac Jacques-Cartier — Hébertville — via Parc des Laurentides.	LAC SAINT-JEAN							
54A	—	Hébertville, v. ....	—	—	—	0.05	—	—	—
55	Tour du Lac Saint-Jean.	LAC SAINT-JEAN							
55	—	Saint-Bruno, v. ....	—	—	—	—	1.27	—	—
55	—	Saint-Bruno, p. ....	—	—	—	—	0.11	—	—
55	—	Alma, cité (city) .....	—	—	0.73	0.11	—	—	—
55	—	Naudville, ville (town) .....	—	—	—	1.19	—	—	—
55	—	Canton Délisle, p. ....	—	—	—	—	0.65	—	—
55	—	Saint-Coeur-de-Marie, v. ....	—	—	—	—	0.83	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various im- provements	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
55	—	LAC ST-JEAN (suite)	C.	R.					
55	—	Saint-Henri de Taillon .....	—	—	—	—	1.00	—	—
55	—	Sainte-Monique .....	—	—	—	—	0.53	—	—
55	—	Hébertville Station .....	—	—	—	—	0.76	—	—
55	—	ROBERVAL							
55	—	Dolbeau, ville (town) .....	—	—	0.38	—	—	—	—
55	—	Val Jalbert, v. .....	—	—	—	—	0.13	—	—
55	—	Saint-Louis de Chambord, p. ....	—	—	—	—	4.51	—	—
56	Saint-Urbain — Grande Baie.	CHARLEVOIX							
56	—	Saint-Urbain, p. ....	—	0.08	—	0.30	—	—	—
56	—	CHICOUTIMI							
56	—	Boileau, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	2.10
57	Montebello — Saint-Jovite.	PAPINEAU							
57	—	N.-D. de-la-Paix p. ....	—	0.62	—	—	—	—	—
57	—	TERREBONNE							
57	—	Saint-Jovite, p. ....	—	—	—	1.37	—	—	—
57	—	Saint-Jovite, v. ....	—	—	—	0.70	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- velle- ment des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
			C.	R.					
58	Senneterre — Mont-Lau- rier.	ABITIBI-EST							
58	—	Senneterre, p. ....			1.69	5.67			
58	—	Pascalis, c. non org. (non org. t.)			1.07	—			
58	—	Louvicourt, c. non org. (non org. t.) ....			1.80	—			
59	Cheminis — Rouyn — Louvicourt.	ROUYN-NORANDA							
59	—	Rouyn, c. non org. (non org. t.)					0.88		
59	—	Rouyn, cité (city) ....					2.35		
60	Amos — Val-d'Or.	ABITIBI-EST							
60	—	La Motte, c. non org. (non org. t.)					0.18		
60	—	Vassan, c. non org. (non org. t.)					4.10		
62	Ville-Marie — Belleterre.	TÉMISCAMINGUE							
62	—	Ville-Marie, v. ....					1.27		
62	—	Duhamel ouest (West) ....					1.08		
62	—	Lorrainville, v. ....					1.24		
62	—	N.-D. de Lourdes de Lorrainville, p. ....					1.95		
63	Duparquet — La Sarre — Paradis.	ABITIBI-OUEST							
		Rousseau, c. non org. (non org. t.)		0.40					

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u.—canton unis; c. non org. — canton non organisé) — COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u.t.—united townships; non org. t.—non organised town- ship)	Construction et reconstruction — Construction and recon- struction	Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte ou de béton — Asphalt or cement concrete pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
63	—	ABITIBI-OUEST (suite)	C.	R.				
63	—	Duparquet, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	3.90
63	—	Duparquet, ville (town) .....	—	—	—	—	—	1.10
63	—	Palmarolle .....	—	—	—	—	—	3.60
64	Val'd'Or — Barraute — Despinassy.	ABITIBI-EST						
64	—	Bourlamaque, ville (town) .....	—	1.74	—	—	—	—
64	—	Fiedmont et Barraute .....	—	—	2.08	—	—	—
64	—	Lamorandiére, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	0.35	—	4.11
64	—	Rochebaucourt, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	0.50	—	2.24
65	Sainte-Rose est — Pont- David — Saint-Lin — St- Théodore est — Chertsey.	TERREBONNE						
65	—	Sainte-Anne des Plaines, p. .....	—	—	—	—	0.20	—
105A	Richford — Glen Sutton — Highwater.	BROME						
105A	—	Potton, c. (t.) .....	—	—	—	2.44	—	—
		TOTAL:	24.40	79.15	97.42	181.06	243.74	20.60
								104.61

**TRAVAUX DE VOIRIE  
EXÉCUTÉS SUR LES GRANDES ROUTES**

Sommaire par route

Longueurs en milles

**ROAD WORK  
CARRIED OUT ON MAIN HIGHWAYS**

Summary per highway

Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
		C.	R.					
1	Montréal — Sherbrooke — Thetford Mines — Québec .....	—	4.85	—	1.80	9.43	—	—
2	Edmundston — Rivière-du-Loup — Québec — Trois-Rivières — Montréal — Frontière d'Ontario .....	—	—	4.45	—	7.01	0.07	—
2A	Saint-André — Sainte-Anne de la Pocatière .....	—	0.60	—	2.80	—	0.20	—
3	Lévis — Saint-Lambert — Dundee .....	—	6.87	5.90	1.57	23.62	—	—
4	Montréal — Trout-River (à — to Malone, N.Y.) .....	1.17	—	0.88	—	5.06	—	—
5	Québec — Victoriaville — Sherbrooke — Rock Island	2.78	—	4.60	0.97	2.55	—	—
6	Tour de la Gaspésie .....	—	8.09	1.60	4.19	55.33	—	—
7	Saint-Jean Philipsburg (à — to Saint Albans, vt.) .....	—	—	—	9.33	—	—	—
8	Montréal — Hull — Chapeau .....	—	—	—	13.48	1.30	—	—
9	État de New-York — Montréal — Drummondville — Québec .....	—	—	19.66	0.48	16.81	2.00	—
9A	Montréal — Napierville — Lacolle .....	—	1.73	—	—	0.70	—	—
10	Rivière-du-Loup — Rimouski — Sainte-Flavie .....	1.66	—	1.48	—	10.41	—	—
11	Montréal — Mont-Laurier — Grand-Remous — Maniwaki — Hull .....	—	—	3.82	—	16.69	0.15	3.50

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
		C.	R.					
11A	Saint-Martin — Sainte-Rose .....	—	—	—	—	1.21	—	—
12	Rougemont — Saint-Hyacinthe — Saint-Denis .....	—	—	—	—	10.60	—	—
13	Trois-Rivières — Drummondville — Acton Vale — Granby — Cowansville — Abercorn .....	—	—	—	0.35	—	—	—
15	Québec — Tadoussac — Portneuf — Baie-Comeau — Sept-Iles — Moisie .....	11.54	9.51	—	28.64	2.40	8.36	23.90
15A	Baie Saint-Paul — Les Eboulements — La Malbaie ..	—	—	—	—	1.90	—	9.35
15B	Québec — Château Richer — Sainte-Anne de Beau- pré — Saint-Joachim .....	—	—	—	0.30	—	0.30	—
16	Saint-Siméon — Grande-Baie — Chicoutimi — Saint- Bruno .....	—	4.26	—	—	1.00	—	—
16A	Jonquière — Carefour Chicoutimi — Bagotville ..	—	—	—	1.33	—	—	—
17	Montréal — Dorion — Rigaud — Pointe-Fortune .....	—	—	—	—	9.55	—	—
18	Montréal — Terrebonne — Saint-Donat .....	—	1.88	3.06	4.38	—	0.54	—
19	Trois-Rivières — Grand'Mère — La Tuque .....	—	—	0.48	—	—	0.40	—
19A	Sainte-Anne de la Pérade — Saint-Tite — Saint-Roch de Mékinac .....	—	—	—	—	0.06	0.06	—
21	Sorel — Iberville — Saint-Jean .....	—	—	8.70	—	2.71	—	—
22	Yamaska — Drummondville — Sherbrooke — Stan- hope .....	—	—	0.18	5.20	—	—	—
23	Lévis — Armstrong .....	—	4.68	2.03	8.47	11.80	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	Construction et reconstruction — Construction and reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
		C.	R.					
24	Saint-Jean Port-Joli — Saint-Pamphile — Saint-Georges — Mégantic .....	—	1.63	8.84	7.56	10.40	0.40	—
25	Saint-Vallier — Saint-Camille .....	—	1.99	—	2.02	—	—	12.10
25A	Beaumont — Saint-Philémon .....	—	0.99	—	5.45	—	—	1.10
27	East Angus — Cookshire — Beecher Falls .....	—	—	1.56	2.93	—	—	—
28	Beauceville — Sherbrooke .....	—	—	—	2.32	1.36	—	—
29	Grenville — Oka — Charlemagne .....	—	—	6.67	—	0.37	5.00	—
30	Lachute — Sainte-Agathe des Monts — Saint-Donat .....	—	0.65	1.00	5.20	—	0.28	—
31	Saint-André — Lachute — Saint-Jovite .....	—	1.23	—	—	—	—	—
32	Saint-Hyacinthe — Richmond .....	1.74	1.71	0.30	2.99	3.78	—	—
33	L'Assomption — Rawdon — Sainte-Julienne .....	—	0.64	—	—	—	0.50	—
34	Trois-Rivières — Mégantic — Woburn .....	1.77	1.58	—	10.05	—	—	12.17
35	Masson — Buckingham — Mont-Laurier — Sainte-Anne du Lac .....	—	—	—	19.60	—	—	—
36	Beauharnois — Saint-Jean .....	—	—	3.34	—	3.05	—	0.38
38	Tour de l'Ile Jésus .....	—	—	—	—	0.57	1.56	—
39	Richmond — Waterloo — Highwater .....	—	2.16	1.08	3.02	0.38	0.15	—
40	Marieville — Cowansville .....	—	—	—	—	0.24	—	—
41	Berthier — Joliette — Lachute .....	—	—	—	—	1.46	0.10	—
43	Berthier — Saint-Michel-des-Saints .....	—	—	—	—	0.26	0.13	—
45	Senneterre — La Reine .....	—	8.81	7.33	1.49	—	—	1.44
46	Macamic — Rouyn — Ville-Marie — Témiscamingue .....	3.15	8.17	1.10	15.64	7.16	—	19.95
46A	Rémigny — Guérin — Nédelec .....	0.59	—	—	—	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

NO DE LA ROUTE NO.	NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
		C.	R.					
47	Contrecoeur — Chambly — Saint-Jean .....	—	1.38	—	—	1.02	—	1.67
48	Montréal — Joliette — Sainte-Émérie de l'Énergie .....	—	—	—	—	—	0.20	—
49	Black Lake — Saint-Pierre les Becquets .....	—	1.38	—	—	—	—	2.00
50	Magog — Coaticook — Canaan .....	—	0.57	0.78	—	0.13	—	—
52	Waterloo — Lacolle — Huntingdon .....	—	0.95	—	—	0.58	—	—
54A	Lac Jacques-Cartier — Hébertville — via parc des Laurentides .....	—	—	—	0.05	—	—	—
55	Tour du Lac Saint-Jean .....	—	—	1.11	1.30	9.79	—	—
56	Saint-Urbain — Grande-Baie .....	—	0.08	—	0.30	—	—	2.10
57	Montebello — Saint-Jovite .....	—	0.62	—	2.07	—	—	—
58	Senneterre — Mont-Laurier .....	—	—	4.56	5.67	—	—	—
59	Cheminis — Rouyn — Louvicourt .....	—	—	—	—	3.23	—	—
60	Amos — Val-d'Or .....	—	—	—	7.22	4.28	—	—
62	Ville-Marie — Belleterre .....	—	—	—	—	5.54	—	—
63	Duparquet — La Sarre — Paradis .....	—	0.40	—	—	—	—	8.60
64	Val-d'Or — Barraute — Despinassy .....	—	1.74	2.08	0.85	—	—	6.35
65	Sainte-Rose est — Pont-David — Saint-Lin — Saint-Théodore est — Chertsey .....	—	—	—	—	—	0.20	—
105A	Richford — Glen Sutton — Highwater .....	—	—	—	2.44	—	—	—
TOTAL:		24.40	79.15	97.42	181.06	243.74	20.60	104.61

**TRAVAUX DE VOIRIE EXÉCUTÉS  
SUR LES GRANDES ROUTES**

**ROAD WORK CARRIED OUT  
ON MAIN HIGHWAYS**

**Sommaire par comté**

**Summary per County**

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

<b>COMTÉ — COUNTY</b>	<b>Construction et reconstruction</b>		<b>Terras- sement — Earth- work</b>	<b>Revête- ments d'as- phalte — Asphalt pave- ments</b>	<b>Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments</b>	<b>Amélio- rations diverses — Various improve- ments</b>	<b>Rechar- gement de gravier — Regrav- elling</b>
	<b>C.</b>	<b>R.</b>					
Abitibi est .....	—	7.85	7.17	15.23	4.28	—	7.79
Abitibi ouest .....	—	6.20	7.90	—	—	—	8.60
Argenteuil .....	—	1.23	7.67	—	—	—	—
Arthabaska .....	4.55	—	—	3.57	2.14	—	4.15
Bagot .....	—	—	—	2.08	1.01	—	—
Beauce .....	—	4.02	—	6.89	2.12	—	—
Beauharnois .....	—	—	—	—	12.35	—	—
Bellechasse .....	—	4.61	2.58	7.47	—	—	13.20
Berthier .....	—	—	—	—	0.26	0.13	—
Bonaventure .....	—	—	1.60	—	18.32	—	—
Brôme .....	—	—	—	2.79	—	0.15	—
Chambly .....	—	—	—	—	4.66	—	—
Champlain .....	—	—	0.48	—	1.60	0.46	—
Charlevoix .....	1.39	2.68	—	0.30	4.30	—	9.35
Châteauguay .....	1.17	—	3.59	—	7.84	—	—
Chicoutimi .....	—	—	—	—	1.00	—	2.10
Compton .....	—	—	1.56	2.93	2.55	—	—
Deux-Montagnes .....	—	—	—	—	0.37	—	—
Dorchester .....	—	—	—	—	9.68	—	—
Drummond .....	1.74	—	0.48	5.00	—	—	—
Duplessis .....	5.80	—	—	—	—	—	—
Frontenac .....	—	1.58	1.85	4.37	—	—	—
Gaspé nord .....	—	2.82	—	0.90	8.68	—	—
Gaspé sud .....	—	2.00	—	—	2.77	—	—
Gatineau .....	—	—	—	—	0.66	—	3.50
Hull .....	—	—	—	—	0.64	—	—
Huntingdon .....	—	4.06	—	—	4.82	—	—
Iberville .....	—	—	—	4.59	—	—	—
Joliette .....	—	—	—	—	1.46	—	—
Jonquièr-Kénogami .....	—	4.26	—	1.33	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

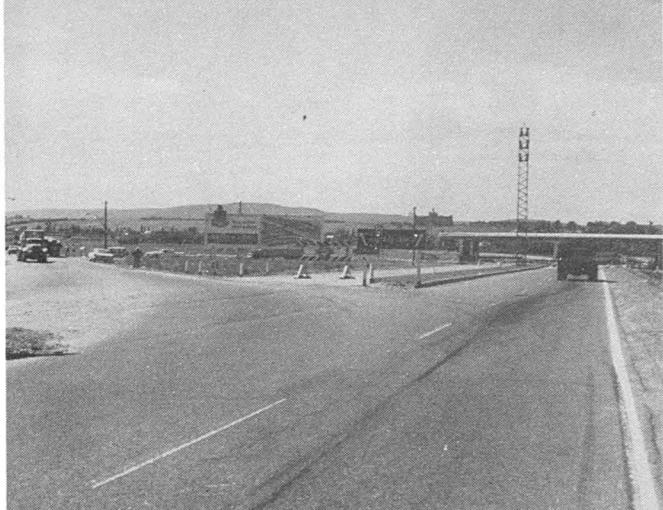
COMTÉ — COUNTY	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte — Asphalt pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
	C.	R.					
Kamouraska .....	—	0.60	—	2.80	—	0.20	—
Labelle .....	—	—	—	9.81	—	—	—
Lac Saint-Jean .....	—	—	0.73	1.35	5.15	—	—
Laprairie .....	—	4.54	4.29	0.48	0.70	—	—
L'Assomption .....	—	1.14	—	0.28	—	5.31	—
Laval .....	—	—	—	—	1.78	1.71	—
Lévis .....	—	0.66	2.03	3.90	—	—	—
L'Islet .....	—	—	1.21	—	10.70	0.40	—
Lotbinière .....	—	—	1.24	—	9.56	—	—
Matane .....	—	—	—	2.01	8.89	—	—
Matapédia .....	—	3.27	—	1.28	16.67	—	—
Mégantic .....	—	—	4.60	—	—	—	2.00
Missisquoi .....	—	0.95	—	0.43	0.58	—	—
Montcalm .....	—	1.38	3.06	4.10	—	1.38	—
Montmagny .....	—	—	3.20	7.56	—	—	—
Montmorency .....	—	—	—	0.30	—	8.10	—
Napierville .....	—	—	3.34	—	1.47	—	0.38
Nicolet .....	—	1.38	15.37	4.65	3.45	—	—
Papineau .....	—	0.62	—	9.39	—	—	—
Pontiac .....	—	—	—	13.48	—	—	—
Québec .....	—	—	—	—	—	2.30	—
Richelieu .....	—	0.45	8.70	—	0.22	—	1.67
Richmond .....	—	3.87	1.08	0.78	—	—	—
Rimouski .....	—	—	0.91	—	10.41	—	—
Rivière-du-Loup .....	1.66	—	0.47	—	—	—	—
Roberval .....	—	—	0.38	—	4.64	—	—
Rouville .....	—	—	—	—	6.49	—	—
Rouyn-Noranda .....	3.74	2.49	—	4.06	4.55	—	19.95
Saguenay .....	4.35	6.91	—	28.64	—	0.26	23.90
Saint-Hyacinthe .....	—	—	—	—	13.37	—	—
Saint-Jean .....	—	—	—	4.31	1.58	—	—
Shefford .....	—	—	—	2.24	0.38	—	—
Sherbrooke .....	—	—	—	1.11	1.61	—	—
Soulange .....	—	—	4.45	—	—	—	—
Stanstead .....	—	3.34	0.78	1.80	0.13	—	—
Témiscamingue .....	—	2.58	—	11.58	11.38	—	—
Témiscouata .....	—	—	—	—	1.52	—	—

**Longueurs en milles****Lengths in miles**

COMTÉ — COUNTY	Construction et reconstruction		Terras- sement — Earth- work	Revête- ments d'as- phalte — Asphalt pave- ments	Renou- vellement des revête- ments — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Rechar- gement de gravier — Regrav- elling
	C.	R.					
Terrebonne .....	—	0.65	3.82	7.27	16.69	0.20	—
Vaudreuil .....	—	—	—	—	13.20	—	—
Verchères .....	—	0.93	—	—	2.51	—	—
Wolfe .....	—	2.08	0.93	—	4.60	—	8.02
Yamaska .....	—	—	1.95	—	—	—	—
TOTAL:	24.40	79.15	97.42	181.06	243.74	20.60	104.61

Viaduc sur la route n° 2, intersection avec le Boulevard Charest dans la municipalité de Ste-Foy.

Viaduct on highway No. 2, junction with Charest Boulevard in St. Foy.



Viaduc sur le Boulevard Laurentien à l'intersection du Jardin Zoologique.

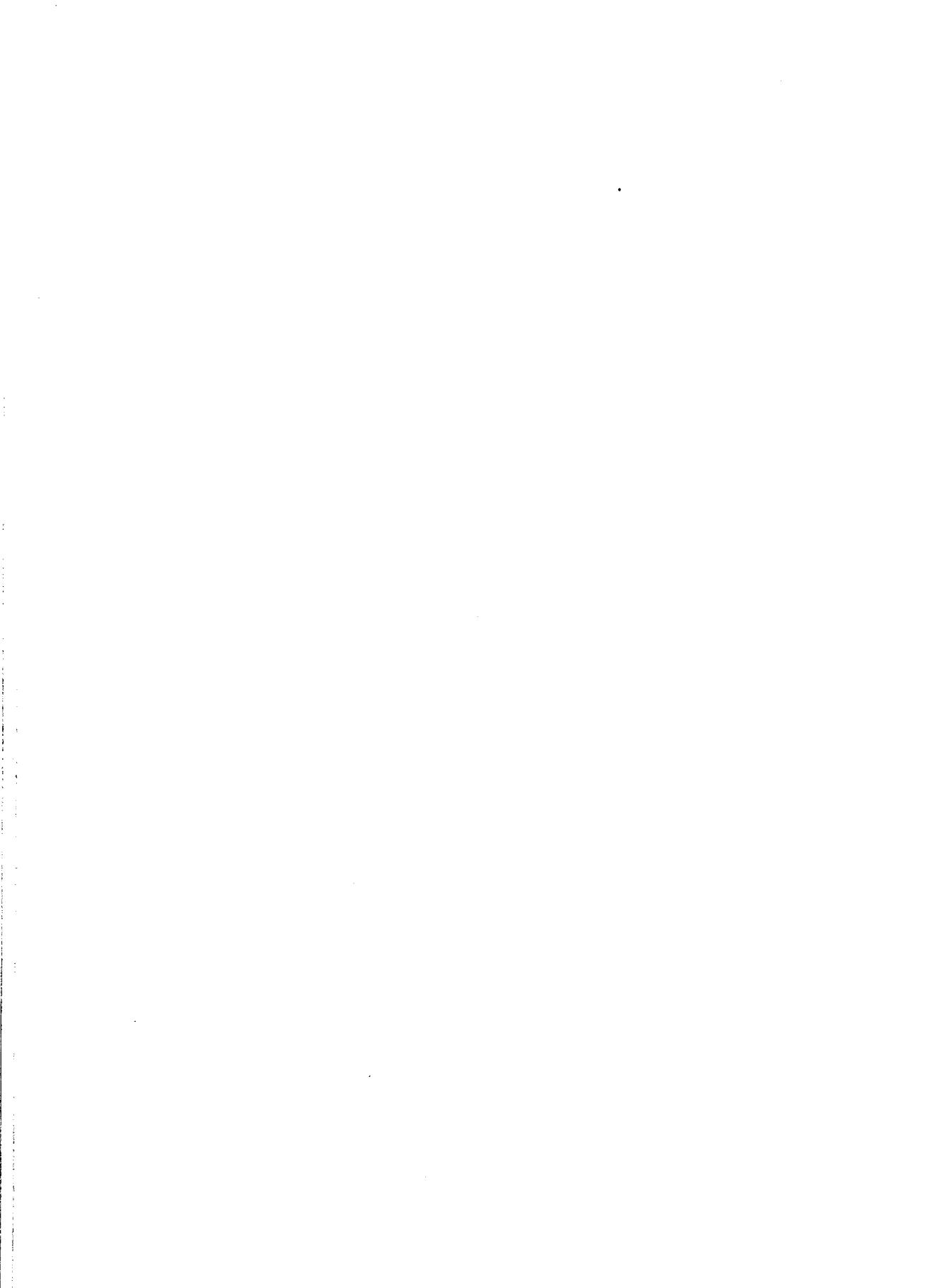
Viaduct on Laurentian Boulevard near the Quebec Zoo.



Viaduc à l'intersection des Boulevards Hamel et Laurentien à proximité du terrain de l'exposition.

Viaduct at the intersection of Hamel and Laurentian Boulevards near the Exhibition Ground.





## CHAPITRE IX

### TRAVAUX DE VOIRIE EXÉCUTÉS SUR LES CHEMINS SECONDAIRES

## CHAPTER IX

### ROAD WORK CARRIED OUT ON SECONDARY ROADS

Longueurs en milles

Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	Construction and reconstruction						
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)							
ABITIBI-EST	C.	R.					
Amos ouest (West) .....	—	—	0.45	—	—	—	—
Bearn, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	0.99	—	—	—
Boies, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	—	3.00
Faucher, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	—	3.00
Fiedmont-Barraute, c.u. (u.t.) .....	—	—	—	—	—	—	2.37
Lamorandière, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	0.06	—	—	—
Montguay, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	—	3.00
Rochebeaucourt, c. non. org. (non org. t.) .....	—	—	—	0.47	—	—	—
Saint-Marc de Figuery, p. ....	—	—	1.10	—	—	0.15	—
Senneterre, ville (town) .....	—	—	—	0.19	—	—	—
Trecesson, c. (t.) .....	—	—	3.02	—	—	—	0.09
Vassan, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	—	1.12

### Longueurs en milles

### Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte	Renouvel- lement des revê- tements	Amélio- rations diverses	Recharge- ment de gravier
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united town- ships; non org. t. — non organized township)	Construction and reconstruction	Earth- work	Asphalt pave- ments	Renewal of pave- ments	Various improve- ments	Regrav- elling
ABITIBI-OUEST	C.	R.				
Clermont, c. (t.) .....	—	2.00	—	—	—	—
Colombourg .....	—	—	—	—	0.70	—
Guyenne, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	12.30
Hébécourt, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	1.90
Languedoc, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	2.40
La Sarre, c. (t.) .....	—	0.80	—	—	—	5.40
Launay, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	5.20
Normétal .....	—	4.20	—	—	—	3.90
Roquemaure .....	—	—	—	—	—	—
Saint-Jacques de Dupuy .....	—	3.10	—	—	—	—
ARGENTEUIL						
Ayersville, v. .....	—	0.51	—	—	—	—
Saint-André est (East), v. .....	—	0.19	—	—	—	—
ARTHABASKA						
Arthabaska, ville (town) .....	—	—	—	0.20	—	—
Chénier .....	—	0.23	—	—	—	0.78
Chester est (East), c. (t.) .....	—	—	—	—	—	13.11
Chester ouest (West), c. (t.) .....	—	—	—	—	—	5.90

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

	Construction et reconstruction		Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge-ment de gravier — Regravelling					
	Construction and reconstruction	C.										
<b>COMTÉ ET MUNICIPALITÉ</b>												
(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)												
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b>												
(p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)												
<b>ARTHABASKA (suite)</b>		C.	R.									
Daveluyville, v.	—	—	—	0.12	—	—	—					
Maddington, c. (t.)	—	—	—	0.17	—	—	—					
Norbertville, v.	—	0.72	—	—	—	—	—					
Saint-Christophe d'Arthabaska, p.	—	—	—	—	—	—	5.77					
Sainte-Clotilde de Horton, v.	—	0.34	—	—	—	—	—					
Sainte-Elisabeth de Warwick, p.	—	1.58	—	—	—	—	0.52					
Saint-Eusèbe de Stanfold, p.	—	1.87	—	—	—	—	7.81					
Saint-Rosaire, p.	—	1.65	—	—	—	—	1.65					
Saint-Valère	—	2.00	—	—	—	—	—					
Sainte-Victoire d'Arthabaska, p.	—	0.91	—	—	—	—	—					
<b>BAGOT</b>												
Acton Vale, ville (town)	—	0.68	—	0.28	0.44	—	—					
Saint-André d'Acton, p.	—	1.04	—	—	—	—	—					
Sainte-Christine, p.	—	0.08	—	—	—	—	—					
Saint-Ephrem d'Upton, p.	—	1.58	—	—	—	—	—					
Saint-Hugues, p.	—	—	—	0.50	—	—	—					
Saint-Hugues, v.	—	—	—	0.61	—	—	—					
Saint-Nazaire d'Acton	—	1.63	—	—	—	—	—					
Saint-Pie, p.	—	0.36	—	—	—	—	—					
Saint-Pie, v.	—	0.14	—	—	—	—	—					
Saint-Théodore d'Acton	—	1.80	—	—	—	—	—					

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ		Construction et reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge-ment de gravier — Regravelling
	(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
	C.	R.						
<b>BEAUCE</b>								
Aubert-Galion .....	—	—	0.37	1.34	—	—	—	—
East-Broughton .....	—	—	—	0.38	—	—	—	—
Lac Poulin, v. ....	—	0.81	—	—	—	—	—	—
Sacré-Coeur-de-Jésus, p. ....	—	—	0.49	—	—	—	—	—
Saint-Alfred .....	—	0.30	0.22	—	—	—	—	—
Saints-Anges, p. ....	—	1.33	—	0.08	—	—	0.37	—
Saint-Benoît Labre, p. ....	—	—	—	0.05	—	—	0.36	—
Sainte-Clothilde, p. ....	—	0.57	0.49	—	—	—	—	—
Saint-Elzéar de Beauce .....	—	0.80	1.59	—	—	—	—	—
Saint-Ephrem de Beauce, p. ....	—	0.82	0.46	—	—	—	—	—
Saint-François ouest (West) .....	—	—	0.53	—	—	—	—	—
Saint-Frédéric, p. ....	—	0.74	0.71	—	—	—	—	—
Saint-Georges, ville (town) .....	—	—	—	0.35	—	—	—	—
Saint-Georges ouest (West), ville (town) .....	—	—	0.41	0.42	—	—	—	—
Saint-Honoré, p. ....	—	—	0.18	—	—	—	—	9.80
Saint-Joseph de Beauce, p. ....	—	0.38	—	—	—	—	0.17	—
Saint-Joseph, v. ....	—	—	—	0.10	—	—	—	—
Saint-Joseph des Erables .....	—	—	0.22	—	—	—	0.16	—
Saint-Jules, p. ....	—	0.61	—	—	—	—	—	—
Sainte-Marie, p. ....	—	—	—	0.45	—	—	0.54	—
Sainte-Marie, v. ....	—	—	—	1.66	—	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united town- ships; non org. t. — non organized township)							
		C.	R.					
	BEAUCE (suite)							
Saint-Martin, p.		—	—	—	—	—	0.12	—
Saint-Séverin, p.		—	0.22	0.42	—	—	—	11.86
Saint-Simon-les-Mines		—	—	0.90	—	—	—	—
Saint-Théophile de la Beauce, p.		—	0.32	—	—	—	—	—
Saint-Victor de Tring		—	0.27	—	0.09	—	—	10.50
Saint-Victor, v.		—	—	0.09	0.12	—	—	—
Shenley, c. (t.)		—	—	—	0.35	—	—	2.10
	BEAUHARNOIS							
Beauharnois, cité (city)	0.26	—	—	—	—	—	—	—
Grande-Ile	—	—	—	—	1.23	—	—	—
Maple Grove, ville (town)	—	—	—	—	1.40	—	—	—
Melocheville, v.	—	—	—	—	0.21	—	—	—
Sainte-Cécile, p.	—	—	—	—	0.34	—	—	0.63
Saint-Etienne de Beauharnois	—	1.46	—	—	—	—	—	—
Saint-Louis de Gonzague, p.	—	—	—	—	0.96	—	—	2.16
Saint-Stanislas de Kostha, p.	—	—	—	—	0.43	—	—	1.09
Saint-Timothée, p.	0.32	—	—	—	—	—	—	—
Saint-Timothée, v.	0.42	—	—	—	0.07	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	Construction et reconstruction	Terrasse- ment	Revête- ments d'asphalte	Renouvel- lement des revê- tements	Amélio- rations diverses	Lengths in miles					
						Construction and reconstruction	Earth- work	Asphalt pave- ments	Renewal of pave- ments	Recharge- ment de gravier	Regrav- elling
	C.	R.									
<b>BELLECHASSE</b>											
Honfleur .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.30	
Saint-Cajetan d'Armagh, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	0.08	—	
Saint-Damien de Buckland, p. ....	—	—	—	—	0.49	—	—	—	—	4.00	
Saint-Etienne de Beaumont, p. ....	0.60	—	—	—	—	—	—	—	—	2.50	
Saint-Lazare, p. ....	0.30	—	—	—	—	—	—	—	0.07	22.00	
Saint-Michel, p. ....	—	—	—	2.50	—	—	—	—	0.09	—	
Saint-Nérée, p. ....	—	—	—	3.26	—	—	—	—	—	—	
Saint-Philémon, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.00	
Saint-Raphael, p. ....	0.40	—	—	—	—	—	—	—	—	4.00	
Saint-Vallier, p. ....	0.50	—	—	—	—	—	—	—	0.17	0.50	
<b>BERTHIER</b>											
Lavaltrie, v. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	0.42	—	
Saint-Antoine de Lavaltrie, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	0.65	—	
Saint-Barthélémi, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	0.20	3.90	
Saint-Charles de Mandeville .....	—	—	—	—	—	—	—	—	0.89	—	
Saint-Cuthbert, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.80	
Saint-Damien, p. ....	—	—	—	0.06	—	—	—	—	0.77	—	
Saint-Gabriel de Brandon, p. ....	—	—	—	1.73	—	—	—	—	—	—	
Saint-Gabriel de Brandon, v. ....	—	—	—	0.85	—	—	—	—	—	—	

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	C.	R.					
BERTHIER (suite)							
Sainte-Geneviève de Berthier, p.	—	—	—	—	—	1.03	—
Saint-Michel-des-Saints, p.	—	—	—	—	—	—	16.28
Saint-Norbert, p.	—	—	—	—	—	1.38	—
Saint-Viateur, p.	—	—	—	—	—	—	0.41
<b>BONAVENTURE</b>							
Bonaventure	—	2.00	1.00	—	—	2.18	1.50
Carleton, c. (t.)	—	—	—	1.59	—	—	—
Carleton-sur-Mer	—	—	—	1.34	—	—	—
Escuminac	—	0.50	1.00	—	—	—	—
Flahault, c. non org. (non org. t.)	—	4.90	—	—	—	—	—
Grande Cascapédia	—	—	—	1.17	—	—	—
Hope, c. (t.)	—	0.75	1.50	—	—	1.18	1.50
Hopetown	—	0.75	1.90	—	—	—	—
Mann, c. (t.)	—	—	0.50	—	—	—	—
Marcil, c. non org. (non org. t.)	—	13.30	—	—	—	—	—
Maria, c. (t.)	—	0.75	1.75	—	—	0.75	—
New-Carlisle	—	1.25	2.00	1.50	—	0.50	—
New-Richmond, c. (t.)	—	1.00	1.10	—	—	1.00	—
Nouvelle	—	1.50	1.25	1.00	—	0.50	1.00
Paspebiac	—	0.50	1.00	—	—	1.50	—

**Longueurs en milles****Lengths in miles**

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Rechargement de gravier — Regravelling
	(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
	C.	R.						
BONAVVENTURE (suite)								
Paspébiac ouest (West), c. (t.) .....	—	1.00	1.50	—	—	—	0.75	—
Port-Daniel est (East), c. (t.) .....	—	1.00	1.00	—	—	—	—	—
Port-Daniel ouest (West), c. (t.) .....	—	0.50	0.50	—	—	—	0.50	—
Restigouche, c. (t.) .....	—	—	1.00	—	—	—	—	—
Restigouche sud-est, c. (t.) .....	—	0.50	0.50	—	—	—	0.75	—
Saint-Alexis de Matapédia, p. .....	—	2.10	—	—	—	—	2.75	—
Saint-Alphonse .....	—	1.00	—	1.40	—	—	2.00	—
Saint-Charles de Caplan, p. ....	—	0.75	0.75	—	—	—	—	—
Saint-François d'Assise, p. .....	—	1.20	—	—	—	—	—	1.00
Sainte-Germaine de l'Anse-aux-Gascons, p. .....	—	0.40	2.00	—	—	—	—	—
Saint-Godefroy, c. (t.) .....	—	0.50	0.50	1.00	—	—	—	—
Saint-Jules .....	—	0.75	0.50	—	—	—	—	0.75

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	Construction et reconstruction	Terrassement Earth-work	Revêtements d'asphalte Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements Renewal of pavements	Améliorations diverses Various improvements	Recharge-ment de gravier Regravelling
	C.	R.				
<b>COMTÉ ET MUNICIPALITÉ</b>						
(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)						
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b>						
(p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
<b>BONAVVENTURE (suite)</b>						
Saint-Laurent de Matapédia, p.....	—	0.50	0.50	—	—	0.75
Saint-Omer, p.....	—	—	—	0.20	—	0.50
Saint-Siméon, p.....	—	0.50	1.00	—	—	—
Shigawake .....	—	0.50	0.50	—	—	—
<b>BOURGET</b>						
Anjou, ville (town) .....	—	—	—	1.24	—	—
Montréal est, (East ville (town)) .....	—	—	—	0.93	—	—
Montréal nord (North) cité (city) .....	—	—	—	0.77	—	—
Pointe-aux-Trembles cité (city) .....	—	—	—	1.40	—	—
Rivière-des-Prairies, ville (town) .....	—	—	—	2.52	—	—
<b>BROME</b>						
Abercorn, v. .....	—	0.95	0.22	—	—	—
Austin .....	—	0.95	—	—	—	—
Bolton est (East) .....	—	1.60	—	1.53	—	—
Bolton ouest (West) .....	—	2.15	0.70	—	—	—
Brôme, c. (t.) .....	—	6.55	—	—	—	10.00
Eastman, v. .....	—	—	0.35	—	—	—

### **Longueurs en milles**

### **Lengths in miles**

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction	Terrasse- ment	Revête- ments d'asphalte	Renouvel- lement des revê- tements	Amélio- rations diverses	Recharge- ment de gravier	County and Municipality (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united town- ships; non org. t. — non organized township)	Construction and reconstruction	Earth- work	Asphalt pave- ments	Renewal of pave- ments	Various improve- ments	Regrav- elling
								C.	R.				
BROME (suite)													
Farnham est (East, c. (t.) .....	—	4.10	—	0.77	—	—	—						
Knowlton, v. ....	—	—	—	0.09	—	—	—						
Potton, c. (t.) .....	—	—	0.40	0.15	—	—	—				2.80		
Saint-Etienne de Bolton .....	—	0.95	—	—	—	—	—						
Sutton, c. (t.) .....	—	3.90	0.70	0.82	—	—	—				7.90		
Sutton, v. ....	—	—	—	0.36	—	—	—						
CHAMBLY													
Boucherville, ville (town) .....	—	0.11	—	0.24	—	—	—						
Greenfield Park, ville (town) .....	—	0.19	—	—	—	—	—						
Jacques-Cartier, cité (city) .....	0.55	—	—	0.44	2.03	—	—						
Laflèche, cité (city) .....	—	0.98	—	—	—	—	—						
Saint-Basile-le-Grand, p. ....	—	—	—	—	—	—	—				2.17		
Saint-Bruno de Montarville, ville (town) .....	—	1.80	—	—	—	—	—						
Sainte-Famille de Boucherville, p. ....	—	4.77	—	—	—	—	—						
Saint-Hubert, ville (town) .....	—	5.66	—	—	—	—	—						
Saint-Joseph de Chambly, p. ....	—	—	—	1.38	—	—	—				1.64		
CHAMPLAIN													
Champlain, v. ....	—	—	—	—	—	—	—	0.01					

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	C.	R.						
CHAMPLAIN (suite)								
La Visitation de Champlain, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	1.02
Notre-Dame-du-Mont-Carmel, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	0.87
Saint-Adèle, p. ....	—	1.16	—	—	—	—	—	3.19
Sainte-Anne de la Pérade, p. ....	—	1.19	—	—	—	—	—	1.65
Saint-François-Xavier de Batiscan, p. ....	0.20	—	—	—	0.63	—	—	—
Sainte-Geneviève de Batiscan, p. ....	—	1.44	—	—	—	—	—	1.44
Saint-Luc, p. ....	—	0.06	—	—	—	—	0.08	—
Saint-Narcisse, p. ....	—	—	—	—	0.08	—	0.06	1.84
Saint-Prosper, p. ....	—	—	—	—	—	—	0.20	1.78
Saint-Séverin, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	2.15
Saint-Stanislas, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	2.27
CHARLEVOIX								
Clermont, v. ....	—	—	—	0.30	—	—	—	—
La Malbaie, ville (town) ....	—	—	—	—	0.59	0.40	—	—
Les Eboulements ....	—	—	—	—	—	—	—	11.95
Notre-Dame des Monts ....	—	3.91	—	—	—	—	—	—
Pointe-au-Pic, v. ....	—	—	—	—	—	—	—	—
Rivière-du-Gouffre ....	—	0.95	—	—	—	—	—	6.17
Rivière Malbaie ....	—	0.66	—	—	—	—	—	—
Saint-Aimé des Lacs ....	—	—	0.15	—	—	—	—	—



**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction		Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge-ement de gravier — Regravelling
	Construction and reconstruction						
	C.	R.					
<b>CHICOUTIMI</b>							
Boileau, c. non org. (non org. t.) .....	—	0.26	—	—	—	—	—
Chicoutimi, c. (t.) .....	—	—	—	2.58	—	—	0.85
Chicoutimi, cité (city) .....	0.38	—	—	—	0.47	—	—
Dumas, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	2.60
Durocher, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	12.03	—	—	—	—
Otis, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	1.25
Saint-Germain, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	3.53	—	—	—	—
Saint-Honoré, p. .....	—	0.78	0.30	2.43	—	—	—
Saint-Honoré, v. .....	—	—	—	—	1.76	—	—
Saint-Jean-Eudes, v. .....	—	—	—	—	0.30	—	—
Tremblay, c. (t.) .....	—	1.00	0.15	—	—	—	—
<b>COMPTON</b>							
Clifton est (East), c. (t.) .....	—	—	1.38	—	—	—	—
Compton, c. (t.) .....	—	—	—	1.03	—	—	—
Compton Station .....	—	0.15	—	—	—	—	—
Cookshire, ville (town) .....	—	—	—	0.14	—	—	—
Ditton, c. (t.) .....	—	2.08	—	—	—	—	—
Eaton, c. (t.) .....	—	0.59	—	1.57	—	—	—
Hampden, c. (t.) .....	—	0.40	—	—	—	—	—

**Longueurs en milles****Lengths in miles**

	Construction et reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
<b>COMTÉ ET MUNICIPALITÉ</b> (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)						
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b> (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
COMPTON (suite)	C.	R.				
Martinville .....	—	—	—	0.73	—	—
Newport, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	4.47
Saint-Isidore d'Auckland .....	—	0.96	—	—	—	2.91
DEUX-MONTAGNES						
L'Annonciation, p. ....	—	—	—	0.20	—	—
Saint-Augustin, v. ....	—	—	—	0.27	—	—
Saint-Benoit, v. ....	—	—	—	0.27	—	—
Saint-Canut, p. ....	—	—	—	1.07	—	—
Saint-Eustache, p. ....	—	—	—	0.70	—	—
Saint-Eustache, ville (town) .....	—	—	—	1.23	—	—
Saint-Eustache sur le Lac, ville (town) .....	—	—	—	1.17	—	—
Saint-Hermas, p. ....	—	—	—	1.23	—	—
Saint-Joseph du Lac, p. ....	—	—	—	0.31	—	—
Sainte-Marthe sur le Lac .....	—	—	—	1.30	—	—
Saint-Placide, p. ....	—	—	—	1.09	—	—
Sainte-Scholastique, p. ....	—	—	—	—	0.19	—
DORCHESTER						
Saint-Anselme, p. ....	—	—	—	—	0.70	0.90
Saint-Aurélie .....	—	—	—	—	0.10	3.00

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united town- ships; non org. t. — non organized township)							
DORCHESTER (suite)	C.	R.						
Saint-Benjamin .....	—	—	—	—	—	—	—	0.50
Saint-Bernard, p. ....	—	—	—	—	—	—	0.63	3.00
Sainte-Claire, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	1.00
Saint-Cyprien, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	2.00
Saint-Edouard de Frampton, p. ....	—	—	—	—	—	—	0.50	1.50
Sainte-Germaine du Lac Etchemin, p. ....	—	—	—	—	—	—	0.64	—
Sainte-Hénédine, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	0.50
Saint-Isidore de Lauzon, p. ....	—	—	—	—	—	1.02	—	2.00
Saint-Léon de Standon, p. ....	—	—	—	—	—	—	0.40	1.25
Saint-Malachie, p. ....	—	—	—	—	0.66	—	0.64	1.10
Sainte-Marguerite, p. ....	—	—	—	—	—	—	0.50	0.50
Saint-Nazaire de Dorchester, p. ....	—	—	—	—	—	—	0.20	0.40
Saint-Odilon de Granbourne, p. ....	—	—	—	—	—	—	1.13	1.50
Saint-Prosper .....	—	—	—	—	2.47	1.25	0.40	—
Sainte-Rose de Watford .....	—	—	—	—	—	—	0.60	2.00
Saint-Zacharie .....	—	—	—	—	—	—	—	3.00
DRUMMOND								
Drummondville sud (South) .....	0.39	—	—	—	1.08	—	—	—
Durham sud (South) .....	—	1.03	—	—	—	—	—	—
Grantham ouest (West) .....	—	1.18	—	—	—	—	—	0.80

### Longueurs en milles

### Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction	Terrasse- ment	Revête- ments d'asphalte	Renouvel- lement des revê- tements	Amélio- rations diverses	Recharge- ment de gravier
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united town- ships; non org. t. — non organized township)	Construction and reconstruction	Earth- work	Asphalt pave- ments	Renewal of pave- ments	Various improve- ments	Regrav- elling
DRUMMOND (suite)	C.	R.				
Kingsey c. (t.) .....	1.02	1.90	—	0.85	—	—
Kingsey Falls .....	—	1.08	—	—	—	—
L'Avenir .....	—	5.10	—	—	—	1.00
L'Avenir, v. .....	0.87	—	—	—	—	—
Lefebvre .....	—	2.10	—	—	—	—
Notre-Dame-du-Bon-Conseil, p. .....	—	1.82	—	1.34	—	1.97
Saint-Eugène de Grantham .....	—	1.10	—	—	—	2.07
Saint-Germain de Grantham, p. .....	—	1.00	—	1.00	—	9.77
Saint-Nicéphore .....	2.12	—	—	—	—	—
Wendover et Simpson c.u. (u.t.) .....	1.29	—	—	3.60	—	—
DUPLESSIS						
Aguanish Natashguan Pointe Parent, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	23.60	—	—	—
Arnaud, c. non org. (non org. t.) .....	—	5.68	—	—	—	—
Bras d'Or Lourdes de Blanc Sablon .....	—	—	16.40	—	—	—
Kegaska .....	—	—	1.50	—	—	—
La Tabatière .....	—	—	6.00	—	—	—
Letellier, c. non org. (non org. t.) .....	—	3.41	—	—	—	—
Middle Bay .....	—	—	0.50	—	—	—
Rivière Saint-Paul .....	—	—	1.00	—	—	—
Rivière-au-Tonnerre .....	—	—	—	—	—	9.00

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

	Construction et reconstruction		Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Rechargement de gravier — Regravelling
	Construction and reconstruction	—					
<b>COMTÉ ET MUNICIPALITÉ</b> (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)							
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b> (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)							
DUPLESSIS (suite)	C.	R.					
Rivière Romaine, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	2.00	—	—	—	—
Romaine vers Havre Saint-Pierre .....	—	—	4.50	—	—	—	—
Saint-Augustin, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	1.50	—	—	—	—
Saint-Jean .....	—	—	—	—	—	—	6.00
Terra Firma de Mingan, c. non org. (non org. t.) .....	—	2.00	—	—	—	—	—
Tête-à-la-Baleine, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	7.00	—	—	—	—
FRONTENAC							
Lac Mégantic, ville (town) .....	—	—	—	—	—	0.15	—
Marston, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	6.75
Risborough & Patrie (Part) Marlow, c.u. (u.t.) .....	—	—	—	—	—	0.38	—
Saint-Gédéon, p. .....	—	—	—	—	—	—	1.00
Saint-Méthode de Frontenac .....	—	—	—	—	—	—	5.90
Saint-Robert Bellarmin .....	—	—	—	—	—	—	10.90
GASPÉ NORD							
Cap Chat, v. .....	—	—	—	—	0.30	—	—
Christie .....	—	—	—	—	—	—	0.90
Duchesnay .....	—	—	0.30	—	—	—	—
Fletcher, c. (t.) .....	—	—	—	—	6.00	—	—
Grande-Vallée .....	—	—	0.50	—	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	Construction et reconstruction	Terrasse- ment Earth- work	Revête- ments d'asphalte Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses Various improve- ments	Recharge- ment de gravier
						Regrav- elling
	C.	R.				
<b>COMTÉ ET MUNICIPALITÉ</b>						
(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)						
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b>						
(p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
<b>GASPÉ NORD (suite)</b>						
Marsoui, v.	—	—	—	—	—	1.00
Mont Saint-Pierre, v.	—	1.16	—	—	—	—
Murdochville, ville (town)	—	—	—	0.20	—	—
Sainte-Anne des Monts	—	—	—	0.18	—	0.50
Saint-Joachim de Toullelle, p.	—	0.10	—	—	—	0.80
Sainte-Madeleine de la Rivière Madeleine	—	—	0.14	—	—	—
Saint-Maurice, p.	—	0.50	—	—	—	—
Saint-Norbert du Cap Chat, p.	—	2.33	—	—	0.04	3.20
<b>GASPÉ SUD</b>						
Cap d'Espoir	—	—	—	—	—	3.00
Chandler, ville (town)	—	—	—	2.50	—	—
Grande Grève	—	—	—	—	—	—
L'Anse-aux-Griffons	—	1.00	—	—	—	—
Percé	—	—	—	—	—	5.00
Rameau, c. (t.)	—	—	—	—	—	2.00
Rivière-au-Renard	—	—	—	—	—	1.00
Sainte-Thérèse de Gaspé	—	1.30	—	—	—	—

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge-ment de gravier — Regravelling
	(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
	G. C.	R. R.						
Alymer, ville (town) .....	—	—	—	—	—	0.73	—	—
Aylwin, c. (t.) .....	—	4.70	—	—	—	—	—	—
Déléage .....	—	2.37	—	—	—	—	—	—
Eardley, c. (t.) .....	—	0.42	—	—	—	—	—	—
Hull est (East) c. (t.) .....	—	0.99	0.48	—	—	—	—	1.00
Hull ouest (West) c. (t.) .....	—	0.66	—	—	—	—	—	—
Hull sud (South) c. .....	—	0.64	—	—	2.70	0.71	—	6.62
Montcerf .....	—	0.51	—	—	—	—	—	—
Sicotte, c. (t.) .....	—	1.50	—	—	—	—	—	2.35
Warefield est (East) c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>HULL</b>								
Hull, cité (city) .....	—	0.25	—	—	—	—	—	—
Pointe Gatineau, ville (town) .....	—	1.06	—	—	1.68	—	—	—
<b>HUNTINGDON</b>								
Elgin, c. (t.) .....	—	—	—	—	4.10	—	—	—
Godmanchester, c. (t.) .....	—	—	—	—	3.34	—	—	—
Hinchinbrook, c. (t.) .....	—	—	—	—	1.97	—	—	—
Saint-Anicet, p. .....	—	—	—	—	4.02	—	—	—
Sainte-Barbe, p. .....	—	—	—	—	—	—	—	1.78

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge- ment de gravier — Regravelling
	(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
	C.	R.						
<b>IBERVILLE</b>								
Henryville .....	—	—	—	—	—	—	—	4.49
Henryville, v. ....	—	—	—	—	—	0.83	—	—
Iberville, ville (town) .....	—	—	—	—	0.81	—	—	—
Saint-Alexandre, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	4.04
Sainte-Anne de Sabrevois, p. ....	—	—	—	—	0.26	—	—	—
Saint-Athanase, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	0.85	—
Saint-Athanase, p. ....	—	—	—	—	—	—	0.09	—
Saint-Brigide d'Iberville .....	—	—	—	—	2.00	—	1.50	4.40
Saint-Grégoire, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	1.47	—
Saint-Grégoire-le-Grand, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	1.84
Saint-Grégoire, v. ....	0.04	—	—	—	—	—	0.02	—
Saint-Sébastien, p. ....	—	—	—	—	—	—	0.08	—
<b>ILES-DE-LA-MADELEINE</b>								
Fatima .....	—	—	—	—	—	—	—	—
Grande-Entrée .....	—	0.50	—	—	—	—	—	4.50
Grosse-Ile .....	—	—	—	—	—	—	—	4.00
Hâvre-aux-Maisons .....	—	2.20	—	—	—	—	—	—
L'Etang-du-Nord .....	—	2.50	—	—	—	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b> (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
JACQUES-CARTIER	C.	R.				
Dorval, cité (city) .....	—	—	—	2.14	—	—
Saint-Laurent, cité (city) .....	—	—	—	—	0.19	—
<b>JOLIETTE</b>						
Grabtree, v. ....	—	0.26	—	—	—	—
Gouin, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	3.29
Joliette sud .....	—	—	—	—	0.44	—
Notre-Dame-de-Lourdes, p. ....	—	0.33	—	—	—	—
Notre-Dame-des-Prairies, p. ....	—	—	—	—	1.73	—
Saint-Alphonse de Rodriguez, p. ....	—	—	—	—	—	2.91
Saint-Ambroise de Kildare, p. ....	—	—	—	2.76	—	4.41
Sainte-Béatrix, p. ....	—	—	—	—	—	1.86
Saint-Charles de Boromée, p. ....	—	—	—	1.59	—	1.71
Saint-Cléophas, p. ....	—	—	—	—	—	6.16
					0.08	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	Construction et reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling						
<b>COMTÉ ET MUNICIPALITÉ</b>												
(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)												
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b>												
(p — parish; v — village; t — township; u. t. — united town- ships; non org. t. — non organized township)												
JOLIETTE (suite)												
Saint-Côme, p. ....	—	—	—	1.20	—	0.55						
Sainte-Elizabeth, p. ....	—	—	—	—	—	1.38						
Sainte-Emélie de l'Energie, p. ....	—	0.19	—	—	—	0.99						
Saint-Félix de Valois, p. ....	—	—	—	2.26	—	2.72						
Saint-Jean de Matha, p. ....	—	0.58	—	—	—	0.20						
Saint-Mélanie, p. ....	—	—	—	—	—	0.20						
Saint-Paul ....	—	—	—	4.54	—	—						
Saint-Thomas, p. ....	—	—	—	—	0.41	—						
JONQUIÈRE KÉNOGAMI												
Bégin, c. (t.) ....	—	0.77	0.12	—	—	0.40						
Bourget, c. (t.) ....	—	1.00	0.43	1.27	—	2.60						
Kénogami, c. non org. (non org. t.) ....	—	—	0.80	—	—	—						
Labrecque ....	—	0.45	0.70	—	—	1.30						
Larouche, p. ....	—	0.60	—	—	—	—						
Rouleau, c. non org. (non org. t.) ....	—	0.22	—	—	—	—						
Saint-Ambroise ....	—	0.50	0.35	—	—	1.27						
Saint-Ambroise, v. ....	—	0.20	—	1.15	—	—						
Saint-Dominique de Jonquière, p. ....	—	0.45	0.15	0.58	—	—						
Shipshaw ....	—	0.55	0.40	—	—	2.60						
Taché, c. (t.) ....	—	0.50	0.10	0.57	—	0.42						

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction		Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge- ment de gravier — Regravelling
	Construction and reconstruction	—					
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)	C.	R.	—	—	—	—	—
<b>KAMOURASKA</b>							
Kamouraska, v. ....	—	—	—	0.20	—	—	—
Mont-Carmel ....	—	—	—	—	0.30	—	—
Rivière Ouelle ....	—	—	—	—	—	—	1.00
Saint-Alexandre, p. ....	—	—	—	—	—	0.10	0.20
Saint-André ....	—	—	—	—	—	0.40	2.00
Sainte-Anne de la Pocatière, p. ....	—	—	—	—	0.20	—	1.30
Saint-Gabriel-Lallement ....	—	—	—	—	—	—	0.40
Sainte-Hélène, p. ....	—	—	—	—	—	—	2.00
Saint-Louis de Kamouraska, p. ....	—	—	—	—	0.40	—	1.00
Saint-Onésime d'Ixworth, p. ....	—	—	—	—	—	—	0.50
Saint-Pascal, p. ....	—	—	—	—	—	0.10	—
Saint-Philippe de Néri, p. ....	—	—	—	—	—	—	0.70
Woodbridge, c. (t.) ....	—	0.57	0.74	—	—	1.30	—
<b>LABELLE</b>							
Chute Saint-Philippe ....	—	—	—	—	—	—	7.21
Décarie, c. (t.) ....	—	—	5.00	—	—	—	—
Lac des Ecorces ....	—	1.17	—	—	—	—	6.15
Lac des Ecorces, v. ....	—	—	—	—	—	—	0.33
La Macaza ....	—	1.78	—	—	—	—	—
La Minerve, c. (t.) ....	—	0.74	—	—	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Rechargement de gravier — Regravelling
	(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
LABELLE (suite)			C.	R.				
Loranger, c. (t.) .....			—	0.78	—	—	—	—
Marchand, c. (t.) .....			—	3.82	—	—	—	—
LAC SAINT-JEAN								
Alma, cité (city) .....			—	2.50	—	—	—	—
Délisle, c. (t.) .....			—	0.30	—	—	0.30	3.48
Hébertville .....			—	—	2.20	0.14	1.80	1.95
Lac à la Croix, v. .....			—	—	0.30	—	—	—
L'Ascension-de-Notre-Seigneur, p. .....			—	—	—	0.50	—	—
Naudville, ville (town) .....			—	—	—	1.29	—	—
Notre-Dame d'Hébertville, v. .....			—	—	—	0.19	—	—
Saint-Bruno, v. .....			—	—	0.10	—	—	—
Sainte-Croix, p. .....			—	1.40	—	—	1.40	0.40
Saint-Gédéon, p. .....			—	0.20	—	0.22	0.10	—
Saint-Gédéon, p. .....			—	—	—	1.70	—	—
Saint-Jérôme, p. .....			—	—	0.66	—	—	3.60
Saint-Jérôme, v. .....			—	—	—	0.57	—	—
Saint-Joseph d'Alma .....			—	1.18	—	—	—	—
LAPRAIRIE								
Delson, ville (town) .....			—	—	0.89	—	—	—

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge-ment de gravier — Regravelling
	(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
LAPRAIRIE (suite)			C.	R.				
Laprairie, ville (town) .....			—	—	—	0.98	—	0.17
Notre-Dame .....			—	—	—	—	—	2.56
Saint-Constant, p. ....			—	—	1.34	—	—	1.00
Saint-Isidore, p. ....			—	—	—	—	—	0.65
Saint-Philippe, p. ....			—	—	—	1.19	—	0.19
L'ASSOMPTION								
Charlemagne, v. ....			—	—	1.57	—	—	—
L'Assomption, p. ....			—	0.10	—	—	0.95	0.04
L'Assomption, v. ....			—	—	—	—	—	1.00
L'Epiphanie, p. ....			—	0.85	—	—	—	—
L'Epiphanie, v. ....			—	—	—	0.15	—	—
Repentigny, ville (town) .....			—	—	0.10	1.27	—	0.10
Saint-Charles de Lachenaie, p. ....			—	—	—	1.25	—	—
Saint-Henri de Mascouche, p. ....			—	—	—	1.89	—	—
Saint-Joachim, p. ....			—	1.06	—	—	0.10	—
Saint-Lin, p. ....			—	—	—	—	—	2.45
Saint-Roch de l'Achigan, p. ....			—	0.17	—	—	0.17	—
LAVAL								
Duvernay, ville (town) .....			—	—	—	—	5.20	—
Saint-Elzéar, ville (town) .....			—	—	—	—	2.78	—

**Longueurs en milles****Lengths in miles**

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge- ment de gravier — Regravelling
	(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
	C.	R.						
<b>LAVIOLETTE</b>								
Bourgeoys, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	—	4.50
Langelier, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	—	12.67
Mailhot, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	—	1.72
Saint-Georges, v. .....	—	—	—	—	0.37	—	—	—
Saint-Théophile, p. .....	0.08	0.50	—	—	—	—	—	—
Saint-Tite, p. .....	—	—	0.24	—	—	—	—	1.50
Saint-Tite, ville (town) .....	—	—	0.14	—	—	—	—	—
<b>LÉVIS</b>								
Saint-David de l'Aube-Rivière, p. .....	—	—	—	—	—	—	—	3.12
Saint-Henri de Lauzon, p. .....	—	—	—	—	2.17	—	—	6.40
Saint-Jean Chrysostome, p. .....	—	—	—	—	3.10	—	—	—
<b>L'ISLET</b>								
Ashford, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	—	0.20
Bonsecours, v. .....	—	—	—	—	0.20	—	—	—
L'Isletville, v. .....	—	0.20	0.10	—	0.20	—	—	—
Notre-Dame-du-Bon-Secours de l'Islet, p. .....	—	0.80	—	—	2.20	—	—	1.00
Saint-Aubert .....	—	—	—	—	2.00	1.20	—	—
Saint-Eugène, p. .....	—	1.30	—	—	—	—	0.10	1.50

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction		Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Rechargement de gravier — Regravelling
	Construction and reconstruction	Earth-work					
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)							
L'ISLET (suite)	C.	R.					
Saint-Jean Port-Joli .....	—	—	—	0.10	0.50	—	0.80
Sainte-Louise, p. ....	—	—	—	0.20	2.10	0.30	1.80
Saint-Pamphile .....	—	—	—	—	—	0.30	—
Saint-Roch des Aulnaies .....	—	—	—	—	—	0.80	0.80
LOTBINIÈRE							
Notre-Dame-du-Sacré-Coeur d'Issoudun, p. ....	—	—	—	—	0.77	—	—
Saint-Apollinaire, p. ....	—	—	1.73	—	—	—	—
Saint-Octave de Dosquet, p. ....	—	—	—	—	—	—	3.01
Saint-Sylvestre, p. ....	—	—	—	—	—	—	2.50
Villeroy .....	—	—	—	—	—	—	1.50
MASKINONGÉ							
Hunterstown, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	1.20
Louiseville, ville (town) .....	—	—	—	0.77	—	—	—
Saint-Alexis, p. ....	—	2.25	—	—	—	—	4.98
Saint-Antoine de la Rivière-du-Loup, p. ....	—	0.95	0.21	0.27	—	—	1.94
Saint-Didace, p. ....	—	—	—	—	—	—	2.93
Saint-Edouard .....	—	—	—	0.09	—	—	1.23
Saint-Joseph de Maskinongé, p. ....	—	—	—	0.09	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b> (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
MASKINONGÉ (suite)	C.	R.				
Saint-Justin, p. ....	—	—	—	0.33	—	—
Saint-Léon-le-Grand, p. ....	1.17	—	—	—	—	—
Saint-Paulin, p. ....	—	—	—	—	—	0.90
Saint-Ursule, p. ....	—	—	0.74	—	—	—
<b>MATANE</b>						
Baie-des-Sables .....	—	1.50	—	—	—	—
Capucins .....	—	0.50	—	—	—	—
Grosses-Roches .....	—	0.27	—	—	—	—
Les Boules .....	—	1.20	—	—	—	—
Matane, ville (town) .....	—	—	—	1.20	—	—
Mont-Joli, ville (town) .....	—	—	—	—	0.10	—
Petite Matane .....	—	0.76	—	—	—	—
Saint-Adelme, p. ....	—	0.47	—	—	—	—
Sainte-Angèle de Mérici, p. ....	—	1.50	—	—	—	—
Sainte-Félicité, p. ....	—	0.42	—	—	—	—
Saint-Jérôme de Matane, p. ....	—	0.64	—	—	—	—
Saint-Joseph de Lepage, p. ....	—	1.00	—	—	—	—
Saint-Léandre, p. ....	—	0.75	—	—	—	—
Saint-Luc, p. ....	—	0.53	—	—	—	—
Saint-Nil, c. non org. (non org. t.) ....	—	1.00	—	—	—	—

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

	Construction et reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte	Renouvel- lement des revê- tements	Amélio- rations diverses	Recharge- ment de gravier	—
							—
MATANE (suite)	C.	R.					
Saint-Octave de Métis, p. ....	—	0.57	0.10	0.05	—	—	—
Saint-Paulin Dalibaire, p. ....	—	0.62	—	—	—	—	—
Saint-Thomas de Cherbourg, p. ....	—	0.28	—	—	—	—	—
Saint-Ulric de Matane, p. ....	—	0.57	—	—	—	—	—
<b>MATAPÉDIA</b>							
Clark, c. non org. (non org. t.) ....	—	10.23	—	—	—	—	—
Lac au Saumon, v. ....	—	0.33	—	—	—	—	—
La Rédemption, p. ....	—	—	—	—	1.00	—	4.20
Saint-Benoît Joseph Labre, p. ....	—	1.13	—	—	—	—	—
Saint-Damase, p. ....	—	—	—	—	—	—	1.24
Sainte-Irène, p. ....	—	—	—	—	—	—	2.32
Saint-Jacques-le-Majeur de Causapscal, p. ....	—	0.80	—	—	—	—	—
Sainte-Jeanne d'Arc, p. ....	—	0.78	—	—	—	—	—
Sainte-Marie de Sayabec, p. ....	—	—	—	—	—	—	4.20
Saint-Noël, v. ....	—	—	—	—	—	—	1.20
Saint-Raphaël d'Albertville, p. ....	—	—	—	3.30	—	—	—
Saint-Tharcisius, p. ....	—	—	—	0.20	—	0.20	—
Saint-Zénon du Lac Humqui, p. ....	—	1.48	—	—	—	—	2.40

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Reggrav- elling
	Construction and reconstruction						
C.	R.						
<b>MÉGANTIC</b>							
Black Lake, ville (town) .....	—	—	—	—	1.14	—	—
Halifax nord, c. (North, t.) .....	—	—	—	—	0.80	—	—
Halifax sud, c. (South, c.) .....	—	—	0.90	—	—	—	—
Halifax sud-ouest, c. (Sud West, t.) .....	—	—	—	—	—	—	0.80
Inverness, c. (t.) .....	—	3.00	—	5.03	—	—	—
Irlande nord, c. (North, t.) .....	—	—	1.40	—	—	—	—
Leeds est, c. (t.) .....	—	4.20	—	—	—	—	2.00
Plessisville, p. .....	—	0.56	0.50	—	—	—	—
Sainte-Anastasie de Nelson, p. .....	—	—	—	—	—	—	1.00
Saint-Antoine de Pontbriand, p. .....	—	0.72	—	—	—	—	—
Saint-Jacques de Leeds .....	—	—	—	—	—	—	2.00
Saint-Jean de Brébeuf .....	—	0.60	—	—	—	—	—
Saint-Joseph de Coleraine .....	—	—	0.28	3.98	—	—	—
Sainte-Julie .....	—	0.66	—	1.11	—	—	—
Sainte-Sophie .....	—	—	—	—	—	—	4.00
Thetford Mines sud (South) .....	—	—	—	—	—	—	2.11

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	Construction and reconstruction						
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united town- ships; non org. t. — non organized township)	C.	R.					
<b>MISSISQUOI</b>							
Bedford, ville (town) .....			—	0.72	—	—	—
Cowansville, ville (town) .....			—	0.59	—	0.17	—
Dunham, c. (t.) .....			—	0.09	—	—	2.77
Farnham, c. (t.) .....			—	0.33	—	1.83	—
Farnham, cité (city) .....			—	—	0.29	—	—
Freleighsburg, v. .....			—	—	—	—	—
Saint-Armand, est, p. .....			—	—	—	—	3.20
Saint-Armand ouest, p. (West) .....			—	—	—	—	—
Saint-Georges de Clarence, ville, p. .....			—	—	—	—	—
Saint-Ignace, p. .....			—	—	—	—	2.91
Sainte-Sabine .....			—	—	—	—	1.00
Stanbridge Station .....			—	—	—	—	0.97
Sweetsburg, v. .....	0.13	—	—	—	—	—	—
<b>MONTCALM</b>							
Chertsey, c. (t.) .....			—	0.23	—	—	—
Lac Paré, p. .....			—	—	—	—	3.10
Notre-Dame de la Merci .....			—	—	—	0.06	—
Rawdon, c. (t.) .....			—	3.00	—	0.10	—
Saint-Alexis, p. .....			—	—	—	0.10	—

**Longueurs en milles****Lengths in miles**

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Rechargement de gravier — Regravelling
	(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
	C.	R.						
<b>MONTCALM (suite)</b>								
Saint-Calixte .....	—	—	0.30	—	—	—	—	—
Saint-Esprit, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	2.52
Saint-Jacques, v. ....	—	—	0.16	—	—	—	—	—
Sainte-Julienne de Rawdon, p. ....	—	—	0.10	—	—	—	—	1.89
Sainte-Marie-Salomé, p. ....	—	—	—	—	—	—	0.20	—
Wexford, c. (t.) .....	—	—	—	0.22	—	—	—	0.92
<b>MONTMAGNY</b>								
Berthier, p. ....	—	0.84	—	0.84	—	—	—	0.60
Montminy, c. (t.) .....	—	0.74	—	—	—	—	—	2.00
Sainte-Apolline de Patton, p. ....	—	0.60	—	—	—	—	—	2.50
Sainte-Euphémie de la Rivière du sud .....	—	—	—	—	—	—	—	5.12
Saint-Fabien de Panet, p. ....	—	0.50	—	—	—	—	—	—
Saint-François de la Rivière du sud, p. ....	—	—	0.70	—	—	—	—	6.40
Saint-Juste de Bretenières .....	—	—	—	—	0.07	—	—	—
Saint-Pierre de la Rivière du sud .....	—	1.80	1.00	—	—	—	—	—
Saint-Thomas de la Pointe à la Caille .....	—	—	—	1.03	—	—	—	—
<b>MONTMORENCY</b>								
Beaulieu, v. Ile Orléans .....	—	—	—	0.11	—	—	—	—

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

	Construction et reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
<b>COMTÉ ET MUNICIPALITÉ</b> (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)						
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b> (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)	Construction and reconstruction	Earth-work	Asphalt pavements	Renewal of pavements	Various improvements	Regraveling
	C.	R.				
<b>MONTMORENCY (suite)</b>						
Château Richer, p. ....	—	—	0.20	—	—	—
Sainte-Anne de Beaupré, p. ....	—	0.12	—	—	—	—
Sainte-Anne de Beaupré, v. ....	—	0.12	—	—	—	—
Sainte-Famille, p. Ile Orléans .....	—	—	—	—	—	2.40
Saint-Féréol, p. ....	—	0.50	—	—	—	10.65
Saint-François, p. Ile Orléans .....	—	—	—	1.05	—	—
Saint-Jean, p. Ile Orléans .....	—	0.89	—	1.27	—	—
Saint-Laurent, p. Ile Orléans .....	—	0.16	—	2.21	—	—
Saint-Pierre, p. ....	—	0.40	—	—	—	—
<b>NAPIERVILLE</b>						
Napierville, v. ....	—	—	—	—	0.53	—
Saint-Cyprien, p. ....	—	—	—	0.45	—	0.73
Saint-Edouard, p. ....	—	—	—	—	—	1.24
Saint-Michel, p. ....	—	—	—	—	—	0.92
Saint-Patrice de Sherrington, p. ....	—	12.00	—	—	—	2.33
<b>NICOLET</b>						
Grand-Saint-Esprit .....	—	—	—	—	—	0.74
Sainte-Brigitte des Saults, p. ....	—	0.55	—	—	—	—

**Longueurs en milles****Lengths in miles**

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)		Construction et reconstruction  Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	C.	R.						
NICOLET (suite)								
Sainte-Cécile de Lévrard, p.	—	0.76	—	—	—	—	—	—
Saint-Célestin	—	1.52	—	—	—	—	—	—
Sainte-Eulalie	—	—	—	—	0.98	—	—	—
Sainte-Gertrude, p.	—	—	—	—	—	—	—	4.36
Saint-Léonard	—	—	2.23	—	—	—	—	—
Sainte-Monique, p.	—	—	—	—	—	—	—	1.91
Sainte-Perpétue, p.	—	0.78	—	—	—	—	—	—
Saint-Pierre les Becquets, p.	—	—	0.87	—	—	—	—	—
Saint-Raphael sud, p. (South)	—	—	—	—	1.95	—	—	—
Sainte-Sophie de Lévrard, p.	—	1.10	—	—	—	—	—	—
Saint-Sylvère, p.	—	—	1.52	—	—	—	—	3.40
PAPINEAU								
Chénéville, p.	—	—	—	—	1.02	—	—	—
Montpellier	—	—	—	—	—	—	—	4.49
Portland, c. (t.)	—	—	—	—	0.36	—	—	—
Ripon, c. (t.)	—	—	—	—	—	—	—	8.56
Ripon, v.	—	—	—	—	—	—	—	2.77
Templeton est	—	1.03	—	—	—	—	—	—
Val des Bois	—	—	—	—	0.85	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction		Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge- ment de gravier — Regravelling
	Construction and reconstruction						
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)	C.	R.					
<b>PONTIAC</b>							
Bristol, c. (t.) .....	—	—	—	—	—	—	5.13
Campbell's Bay, v. ....	—	0.36	—	—	—	—	—
Isle aux Allumettes est, c. (t.) .....	—	—	—	2.23	—	—	—
Litchfield, c. ....	—	0.64	—	—	—	—	—
Waltham & Bryson, c.u. (u.t.) .....	—	—	—	1.25	—	—	—
<b>PORTNEUF</b>							
Donnacona, ville (town) .....	—	—	—	0.33	—	—	—
Les Ecureuils .....	—	—	—	0.17	—	—	—
Notre-Dame de Portneuf, p. ....	—	—	—	—	—	—	8.60
Notre-Dame de Portneuf, v. ....	—	—	—	—	—	—	1.53
Pointe aux Trembles, p. ....	—	—	—	0.43	—	0.43	—
Saint-Basile, p. ....	—	—	—	—	—	—	1.23
Saint-Casimir, p. ....	—	—	3.59	—	—	—	1.41
Sainte-Catherine, p. ....	—	—	—	0.57	—	—	—
Sainte-Christine, p. ....	—	—	—	—	—	—	8.29
Saint-Gilbert, p. ....	—	—	—	—	—	—	2.44
Sainte-Jeanne de Pont-Rouge .....	—	6.16	—	—	—	—	—
Saint-Joseph de Deschambault, p. ....	—	—	—	—	—	—	1.04
Saint-Léonard de Portneuf .....	—	—	—	2.90	—	0.38	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various im- prove- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	QUÉBEC	C.	R.					
Beauport ouest (West) .....		—	0.20	—	—	—	—	—
Bickerdike, c non org. (non org. t.) .....		—	—	2.04	—	—	—	—
Charlesbourg .....	1.48	—	—	0.20	—	—	—	—
Chasseur, c. non org. (non org. t.) .....		—	—	2.97	—	—	—	—
Giffard, cité (city) .....		—	0.76	—	—	—	—	—
Lac Delage, ville (town) .....		—	—	—	—	—	—	0.14
Lac Edouard .....		—	—	4.54	—	—	—	—
Lac Saint-Charles .....		—	—	—	0.22	—	—	0.93
L'Ancienne Lorette, p. ....		—	—	—	1.18	—	—	—
Loretteville, ville (town) .....		—	—	—	0.35	—	—	—
Notre-Dame des Laurentides, p. ....	1.88	—	—	0.49	1.13	—	—	0.74
Orsainville .....	1.16	—	—	—	—	—	—	1.06
Saint-Dusstan du Lac Beauport .....		—	—	—	—	—	—	—
Saint-Emile, v. ....		—	—	—	2.48	—	—	—
Saint-Félix de Cap Rouge, p. ....		—	—	—	1.36	—	—	—
Sainte-Foy, cité (cité) .....		—	—	1.59	1.05	—	—	—
Saint-Gabriel ouest (West) .....		—	2.02	—	—	—	—	—
Saint-Gérard Magella, p. ....		—	1.44	—	—	—	—	—
Saint-Michel-Archange .....		—	—	—	0.29	—	—	—
Sainte-Monique des Saules .....		—	—	—	—	—	0.40	—
Sainte-Thérèse-de-Lisieux .....		—	—	—	—	—	0.22	—
Stoneham et Tewkesbury, c.u. (u.t.) .....		—	—	—	4.00	—	—	3.64

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Rechargement de gravier — Regravelling
	(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
QUÉBEC OUEST	C.	R.						
Sillery, cité (city) .....	—	—	—	—	—	0.75	—	—
RICHELIEU								
Saint-Aimé, p. ....	—	3.37	—	—	—	—	—	—
Saint-Louis, p. ....	—	0.30	—	—	—	—	—	—
Saint-Michel, p. (Part. ouest) West .....	—	2.81	—	—	1.14	—	—	—
Saint-Ours, p. ....	—	1.10	—	—	—	—	—	2.04
Saint-Pierre de Sorel, p. ....	—	0.28	—	—	—	—	—	1.45
Saint-Robert, p. ....	0.39	1.38	—	—	—	—	0.06	—
Saint-Roch de Richelieu, p. ....	—	1.78	—	—	—	—	0.04	—
Sainte-Victoire, p. ....	—	—	—	—	—	—	2.04	3.84
Sorel, cité (city) .....	—	—	—	—	0.19	—	—	—
RICHMOND								
Brompton, c. (t.) .....	—	0.42	—	—	—	—	—	1.10
Brompton Gore .....	—	0.67	—	—	—	—	—	7.88
Brompton, ville (town) .....	—	—	—	—	0.43	—	—	—
Cleveland, c. (t.) .....	—	0.50	—	—	—	—	—	5.13
Danville, ville (town) .....	—	—	—	—	0.15	—	—	—
Melbourne, c. (t.) .....	—	2.25	—	—	—	—	—	8.18
Saint-Claude .....	—	2.26	—	—	2.37	—	—	5.70

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	Construction et reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge-ment de gravier — Regravelling
	C.	R.				
<b>COMTÉ ET MUNICIPALITÉ</b> (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)						
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b> (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
<b>RICHMOND (suite)</b>	C.	R.				
Saint-Denis de Brompton, p. ....	—	0.51	—	—	—	—
Saint-François-Xavier de Brompton, p. ....	—	2.45	0.40	0.87	—	7.10
Saint-Georges de Windsor, c. (t.) ....	—	0.72	—	1.09	—	3.00
Shipton, c. (t.) ....	—	2.31	—	—	—	10.92
Stoke, c. (t.) ....	—	2.75	—	—	—	—
Ulverton ....	—	1.79	—	—	—	6.18
Windsor, c. (t.) ....	—	3.15	—	0.73	—	—
<b>RIMOUSKI</b>						
Biencourt ....	—	—	—	—	—	1.60
Lac des Aigles ....	—	—	—	—	—	2.56
Laroche, c. (t.) ....	—	—	—	—	—	6.00
Luceville, v. ....	—	—	—	0.31	—	1.06
Mont Lebel ....	—	—	—	2.03	—	—
Saint-Anaclet de Lessard ....	—	0.15	—	—	—	—
Sainte-Blandine, p. ....	—	—	—	0.50	—	—
Sainte-Cécile du Bic, p. ....	—	—	—	—	—	1.00
Saint-Gabriel, p. ....	—	—	—	—	—	1.50
Saint-Germain de Rimouski, p. ....	—	0.57	—	—	—	—
Saint-Guy ....	—	—	—	—	—	1.42
Saint-Luce, p. ....	—	—	—	1.64	—	0.30
Saint-Marcellin, p. ....	—	—	—	—	—	3.50

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction		Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge- ment de gravier — Regravelling
	Construction and reconstruction						
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)							
RIMOUSKI (suite)	C.	R.					
Saint-Mathieu de Rioux, p. ....	—	0.23	—	—	—	—	—
Saint-Narcisse de Rimouski, p. ....	—	—	—	0.10	—	0.20	—
Saint-Valérien, p. ....	—	—	—	—	—	—	1.00
RIVIÈRE-DU-LOUP							
Notre-Dame-des-Neiges des Trois Pistoles, p. ....	—	1.33	—	—	—	—	—
Notre-Dame-du-Portage, p. ....	—	—	—	0.96	—	—	—
Rivière-du-Loup, cité (city) ....	—	—	—	0.70	—	—	—
Saint-Clément, p. ....	0.78	—	—	—	—	—	7.00
Saint-Cyprien ....	—	0.53	—	—	—	—	2.50
Saint-Eloi, p. ....	—	—	—	—	—	—	6.50
Saint-Epiphanie, p. ....	—	—	—	—	—	—	3.70
Sainte-Françoise, p. ....	—	1.54	—	—	—	—	—
Saint-Hubert, p. ....	—	—	2.44	—	—	—	4.00
Saint-Jean-de-Dieu ....	—	—	—	—	—	—	5.00
Saint-Patrice de Rivière-du-Loup, p. ....	—	1.44	—	3.81	—	—	—
Saint-Paul-de-la-Croix, p. ....	—	1.80	—	—	—	—	2.00
Sainte-Rita ....	0.50	—	—	—	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction		Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Rechargement de gravier — Regravelling
	Construction and reconstruction	—					
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)	C.	R.					
<b>ROBERVAL</b>							
Albanel, c. (t.) .....	—	1.58	—	—	—	—	0.57
Girardville .....	—	0.14	—	—	—	—	—
Normandin, c. (t.) .....	—	0.34	—	—	—	—	2.16
Notre-Dame de la Doré, p. .....	—	—	—	—	—	—	7.49
Péribonka .....	—	0.11	—	—	—	—	—
Roberval .....	—	0.15	—	—	—	—	2.14
Saint-André .....	—	0.23	1.00	—	—	—	—
Saint-André, v. .....	—	0.76	—	—	—	—	—
Saint-Augustin, p. .....	—	—	—	—	—	—	2.80
Saint-Edmond .....	—	0.11	—	—	—	—	10.09
Saint-Eugène .....	—	0.14	—	—	—	—	—
Saint-Félicien .....	—	0.19	—	—	—	—	—
Saint-François-de-Sales .....	—	—	—	—	—	—	0.31
Saint-Louis de Chambord, p. .....	—	—	—	—	0.10	—	—
Saint-Michel de Mistassini .....	—	0.76	—	—	—	—	—
Saint-Prime .....	—	—	—	—	—	—	1.00
Saint-Stanislas .....	—	0.49	—	—	—	—	—
Saint-Thomas-d'Aquin .....	—	—	3.21	—	—	—	—
<b>ROUVILLE</b>							
Mont Saint-Hilaire .....	—	—	—	0.23	1.04	—	0.50

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revête- ments — Renewal of paveme- nts	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)	C.	R.				
ROUVILLE (suite)						
Otterburn Park .....	—	—	—	1.60	—	—
Saint-Ange-Gardien, p. ....	—	2.27	—	—	—	—
Sainte-Angèle de Monnoir, p. ....	—	—	—	1.10	—	—
Saint-Césaire, p. ....	—	0.46	—	—	—	—
Saint-Césaire, v. ....	—	—	—	0.27	0.24	—
Saint-Hilaire, v. ....	—	—	—	0.31	—	—
Saint-Jean-Baptiste, p. ....	—	3.12	—	—	0.16	—
Sainte-Marie de Monnoir, p. ....	—	3.38	—	—	—	—
Saint-Mathias, p. ....	—	0.47	—	—	—	—
ROUYN-NORANDA						
Beauchastel, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	4.47
Bousquet, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	4.56
Clericy, c. non org. (non org. t.) .....	—	3.30	—	—	—	—
Désandrouins, c. non org. (non org. t.) .....	—	7.07	—	—	—	6.51
Dufresnoy, c. non org. (non org. t.) .....	—	1.80	—	—	—	—
Evain .....	—	—	—	—	—	2.13
La Pause, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	0.50
Montbeillard, c. non org. (non org. t.) .....	—	2.03	—	—	—	7.70
Rouyn, cité (city) .....	—	—	—	—	—	2.72

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b> (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
SAGUENAY	C.	R.				
Escoumins .....	—	2.00	—	—	—	—
Sacré-Coeur-de-Jésus, p. ....	—	0.50	—	—	—	2.00
Sainte-Marguerite Gallix .....	—	0.20	—	—	—	—
Sainte-Thérèse de Colombier .....	—	2.20	—	—	—	—
<b>SAINT-HYACINTHE</b>						
La Providence, v. ....	—	—	—	0.51	—	—
Saint-Barnabé, p. ....	—	0.76	—	—	—	—
Saint-Bernard, p. ....	—	—	—	—	—	1.82
Saint-Charles, p. ....	—	—	—	2.02	—	—
Saint-Damase, p. ....	—	0.97	—	—	—	—
Saint-Joseph, v. ....	—	—	—	0.46	—	—
Sainte-Madeleine, p. ....	—	—	—	2.24	—	—
<b>SAINT-JEAN</b>						
Lacadie .....	—	—	1.32	—	—	1.80
Notre-Dame du Mont-Carmel, p. ....	—	—	—	—	—	1.57
Saint-Bernard de Lacolle, p. ....	—	—	—	—	—	1.22
Saint-Blaise, p. ....	—	—	—	—	—	1.73
Saint-Jean-l'Évangéliste, p. ....	—	—	0.19	0.50	—	0.67
Saint-Luc, p. ....	—	—	—	—	—	1.10
						1.14

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction		Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge- ment de gravier — Regravelling
	Construction and reconstruction	Earth-work					
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)							
ST-JEAN (suite)	C.	R.					
Saint-Paul de l'Île-aux-Noix, p. ....	—	—	—	—	—	—	1.95
Saint-Valentin, p. ....	—	—	—	—	—	2.42	0.66
<b>SAINT-MAURICE</b>							
Charette .....	—	1.31	—	—	—	—	2.84
Sainte-Anne d'Yamachiche, p. ....	—	0.40	—	—	—	—	7.22
Saint-Boniface de Shawinigan, p. ....	—	0.92	—	—	—	—	1.23
Saint-Boniface de Shawinigan, v. ....	—	—	—	0.44	—	—	—
Saint-Elie, p. ....	—	1.29	—	—	—	—	—
Saint-Etienne des Grès, p. ....	—	1.00	—	—	—	—	2.20
Sainte-Flore, p. ....	—	—	0.23	1.49	—	—	0.27
Saint-Gérard des Laurentides, p. ....	—	—	—	—	—	—	2.10
Saint-Mathieu, p. ....	—	—	—	1.26	—	—	1.34
Shawinigan, cité (city) ....	—	—	1.65	—	—	—	—
Shawinigan sud, v. (South) ....	—	—	1.00	3.00	—	—	—
<b>SAINT-SAUVEUR</b>							
Québec, cité (city) ....	0.89	—	0.20	—	—	—	—
Québec ouest, ville (West) (town) ....	—	0.45	—	—	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge-ment de gravier — Regravelling
	C.	R.				
<b>COMTÉ ET MUNICIPALITÉ</b>						
(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)						
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b>						
(p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
<b>SHEFFORD</b>						
Ely, c. (t.) .....	—	0.35	—	—	—	0.90
Ely, partie ouest (West part) c. (t.) .....	—	0.70	0.22	—	—	7.42
Bonsecours .....	—	0.70	—	1.95	—	—
Granby, c. (t.) .....	—	0.40	—	—	—	—
Maricourt, c. (t.) .....	—	—	0.25	—	—	—
Roxton, c. (t.) .....	—	0.65	—	—	—	—
Saint-Alphonse, p. .....	—	1.31	—	1.61	—	—
Sainte-Anne de la Rochelle .....	—	0.70	—	1.21	—	—
Sainte-Cécile de Milton, c. (t.) .....	—	0.40	—	—	—	2.70
Saint-Joachim de Shefford, p. .....	—	6.27	4.55	—	—	—
Sainte-Prudentienne, p. .....	—	—	3.25	—	—	—
Sainte-Valérie de Milton, c. (t.) .....	—	0.43	0.20	—	—	—
Shefford, c. (t.) .....	—	2.45	2.45	—	—	1.10
Stukely sud, c. (t.) (South) .....	—	0.85	—	—	—	—
Stukely sud, v. (South) .....	—	—	0.24	—	—	—
Warden, v. .....	—	0.47	0.10	—	—	—
<b>SHERBROOKE</b>						
Ascot, c. (t.) .....	—	1.87	—	2.03	—	—
Ascot Corner .....	—	2.50	—	—	—	1.50
Ascot nord .....	—	—	—	—	—	1.40
Rock Forest .....	—	—	—	—	—	5.66

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction		Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Rechargement de gravier — Regravelling
	Construction and reconstruction	Earth-work					
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)	C.	R.					
SHERBROOKE (suite)							
Saint-Elie d'Orford, p. ....	—	—	—	—	1.03	—	—
Sherbrooke, cité (city) ....	—	—	—	1.10	—	—	—
SOULANGES							
Coteau Landing, v. ....	—	—	—	0.47	—	—	—
Sainte-Claire-d'Assise, p. ....	—	0.83	—	—	—	—	—
Saint-Clet, p. ....	—	0.86	—	1.61	—	—	1.12
Saint-Ignace du Coteau-du-Lac ....	—	2.48	—	—	—	—	—
Saint-Joseph de Soulange, p. ....	—	1.03	—	—	—	—	—
Saint-Polycarpe, p. ....	—	2.48	—	—	—	—	4.22
Saint-Télesphore, p. ....	—	3.58	—	—	—	—	7.16
Saint-Zotique, p. ....	—	2.70	—	—	—	—	—
STANSTEAD							
Barford, c. (t.) ....	—	0.95	—	—	—	—	5.82
Barnston, c. (t.) ....	—	6.40	1.74	—	—	—	—
Barnston ouest (West) ....	—	4.61	0.88	0.69	—	—	—
Beebe Plain, v. ....	—	—	—	0.42	—	—	—
Coaticook, ville (town) ....	—	—	—	0.57	—	—	—
Dixville, v. ....	—	0.53	—	—	—	—	—
Hatley, c. (t.) ....	—	—	—	—	—	—	1.01

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge-ment de gravier — Regravelling
	(p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
	STANSTEAD (suite)		C.	R.				
Hatley, partie ouest (West) .....		—	1.11	—	—	—	—	3.43
Hatley, v. ....		—	—	—	—	—	—	3.34
Magog, c. (t.) .....		—	1.61	—	—	—	0.15	2.84
Ogden .....		—	—	—	—	—	—	4.25
Omerville, v. ....		—	0.38	—	—	—	—	—
Orford, c. (t.) .....		—	0.76	—	—	—	—	—
Sainte-Catherine de Hatley .....		—	1.61	0.04	—	—	—	5.10
Saint-Mathieu de Dixville .....		—	—	1.52	—	—	—	—
Stanstead, c. (t.) .....		—	1.86	0.61	—	—	—	1.50
Stanstead est (East) .....		—	3.78	—	—	—	—	2.05
 TÉMISCAMINGUE								
Angliers, v. ....		—	0.95	—	—	—	—	—
Devlin, c. non org. (non org. t.) .....		—	2.00	1.00	—	—	—	—
Fugerville .....		—	—	—	—	—	—	2.53
Gendreau, c. non org. (non org. t.) .....		—	1.56	0.38	0.49	—	—	—
Guérin, c. non org. (non org. t.) .....		—	—	—	—	—	—	0.34
Moffet .....		—	—	—	—	—	—	4.21
Notre-Dame-de-Lourdes de Lorrainville, p. ....		—	1.56	—	—	—	—	—
Saint-Eugène de Guigues .....		—	1.03	—	—	—	—	—
Saint-Isidore, p. ....		—	0.24	—	—	—	—	—
Ville-Marie, v. ....		—	—	—	0.48	—	—	—

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
<b>COUNTY AND MUNICIPALITY</b> (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
TÉMISCOUATA	C.	R.				
Demers, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	7.00
Notre-Dame-du-Lac, p. ....	—	0.70	—	—	—	5.00
Robinson, c. non org. (non org. t.) .....	—	—	—	—	—	2.00
Saint-David d'Escourt .....	—	—	—	—	—	1.50
Saint-Elzéar .....	—	—	—	—	—	3.00
Saint-Joseph de la Rivière Bleue, p. ....	—	—	—	—	—	1.50
Saint-Marc du Lac Long, p. ....	—	—	—	—	—	2.00
Saint-Mathias de Cabano, p. ....	—	4.00	—	2.99	—	—
Sainte-Rose du Dégelé, p. ....	—	—	—	—	—	4.00
Seigneurie de Témiscouata .....	—	—	—	1.00	—	—
<b>TERREBONNE</b>						
Bois des Filions, v. ....	—	—	—	0.11	—	—
Doncaster, c. (t.) .....	—	0.25	—	—	—	—
Lac Carré, v. ....	—	—	—	1.05	—	—
Lac Supérieur .....	—	—	—	—	—	11.24
Lesage .....	—	—	—	0.89	—	—
Mont Tremblant .....	—	1.95	—	0.55	—	—
Piedmont .....	—	—	—	0.50	—	—
Prévost, v. ....	—	—	—	0.50	—	—
Sainte-Adèle, p. ....	—	—	—	0.81	—	—

**Longueurs en milles****Lengths in miles**

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)		Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrassement — Earth-work	Revêtements d'asphalte — Asphalt pavements	Renouvellement des revêtements — Renewal of pavements	Améliorations diverses — Various improvements	Recharge-ment de gravier — Regravelling
	C.	R.						
<b>TERREBONNE (suite)</b>								
Sainte-Agathe, p. ....	—	0.37	—	—	—	—	—	—
Sainte-Agathe des Monts, ville (town) ....	—	2.95	—	2.95	—	—	—	—
Sainte-Anne des Lacs, p. ....	—	—	—	—	0.99	—	—	—
Sainte-Anne des Plaines, p. ....	—	—	—	—	2.00	—	—	—
Saint-Antoine des Laurentides, p. ....	—	—	—	—	1.37	—	—	—
Saint-Antoine des Laurentides, v. ....	—	—	—	—	0.24	—	—	—
Saint-Hypolyte, p. ....	—	—	—	—	1.00	—	—	—
Saint-Janvier de Blainville, p. ....	—	—	—	—	0.42	—	—	—
Saint-Janvier de Lacroix ....	—	—	—	—	2.25	—	—	2.63
Saint-Jérôme, p. ....	—	0.27	—	—	1.18	—	—	—
Saint-Joseph de Mont-Rolland, p. ....	—	—	—	—	1.08	—	—	—
Saint-Jovite, p. ....	—	—	—	—	0.30	—	—	—
Saint-Louis de Terrebonne, p. ....	—	0.44	—	—	2.05	—	—	—
Saint-Sauveur, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	—
Sainte-Sophie, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	2.37
Sainte-Thérèse de Blainville, p. ....	—	—	—	—	—	—	—	0.57
Sainte-Thérèse ouest (West) ....	—	—	—	—	—	—	—	0.44
Val Morin ....	—	—	—	—	1.01	—	—	—
<b>TROIS-RIVIÈRES</b>								
Trois-Rivières, p. ....	—	—	2.11	—	—	—	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
VAUDREUIL	C.	R.				
Dorion, ville (town) .....	—	—	—	2.27	—	—
Rigaud, ville (town) .....	—	0.95	—	—	—	—
Sainte-Justine de Newton, p. ....	—	2.10	—	—	—	1.44
Saint-Lazare, p. ....	—	2.11	—	—	—	1.55
Sainte-Madeleine de Rigaud, p. ....	—	—	—	—	—	4.08
Sainte-Marthe, p. ....	—	3.01	—	—	—	1.49
Saint-Michel de Vaudreuil, p. ....	—	—	—	—	—	3.04
 VERCHÈRES						
Beloeil, ville (town) .....	—	—	—	2.05	—	—
Contrecoeur, p. ....	—	—	—	—	—	1.90
Contrecoeur, v. ....	—	0.42	—	0.26	—	—
McMasterville, v. ....	—	—	—	1.93	—	—
Saint-Amable, p. ....	—	0.45	—	—	—	—
Sainte-Anne de Varennes, p. ....	—	—	1.52	0.27	—	—
Saint-François-Xavier de Verchères, p. ....	—	3.44	—	—	—	—
Sainte-Julie, p. ....	—	—	—	3.85	—	—
Saint-Mathieu de Beloeil, p. ....	—	2.77	—	1.32	—	—
Saint-Théodosie (Calixa-Lavallée) .....	—	1.46	—	—	—	—
Varennes, v. ....	—	0.26	0.83	0.95	—	—
Verchères, v. ....	—	0.16	—	0.12	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)	Construction et reconstruction — Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte —	Renouvel- lement des revê- tements —	Amélio- rations diverses —	Recharge- ment de gravier —
			Asphalt pave- ments	Renewal of pave- ments	Various improve- ments	Regrav- elling
COUNTY AND MUNICIPALITY (p — parish; v — village; t — township; u. t. — united townships; non org. t. — non organized township)						
WOLFE	C.	R.				
Disraeli, p. ....	—	—	—	0.70	—	1.55
Dudswell, c. (t.) ....	—	1.72	—	—	—	—
Garthby, c. (t.) ....	—	0.77	—	—	—	—
Ham nord, c. (t.) ....	—	2.75	—	—	—	—
Marbleton, v. ....	—	0.24	—	—	—	—
Notre-Dame de Ham, p. ....	—	0.91	—	—	—	1.83
Saint-Adrien ....	—	0.56	—	—	—	0.44
Saint-Fortunat, p. ....	—	1.36	—	—	—	—
Saint-Gérard, v. ....	—	—	—	0.07	—	—
Saint-Jacques-le-Majeur de Wolfe est (town) (East) ....	—	0.73	—	—	—	—
Saint-Joseph de Ham sud, p. (South) ....	—	1.34	—	—	—	—
Saint-Julien, p. ....	—	1.84	—	—	—	—
Sainte-Praxède, p. ....	—	2.04	—	—	—	—
Stratford, c. (t.) ....	—	3.19	—	3.22	—	—
Weedon, c. (t.) ....	—	0.64	—	—	—	—
Weedon centre, v. ....	—	—	—	0.07	—	—
Wotton, c. (t.) ....	—	2.93	—	—	—	—
Wottonville, v. ....	—	—	—	0.24	—	—

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

	COMTÉ ET MUNICIPALITÉ (p — paroisse; v — village; c — canton; c.u. — cantons unis; c. non org. — canton non organisé)		Construction et reconstruction  Construction and reconstruction	Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	C.	R.						
<b>YAMASKA</b>								
La Visitation-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie, p.	—	—		0.52	—	—	—	—
Notre-Dame de Pierreville, p.	—	0.32		—	—	—	—	—
Saint-Bonaventure, p.	—	0.94		—	—	—	—	—
Saint-David, p.	—	2.88		—	—	—	—	1.59
Saint-Elphège, p.	—	1.81		—	0.97	—	—	—
Saint-Gérard-Magella, p.	—	1.57		—	—	—	—	—
Saint-Guillaume, p.	—	0.76		—	—	—	—	—
Saint-Joachim de Courval, p.	—	0.39		0.81	—	—	—	—
Saint-Marcel, p.	—	2.75		—	—	—	—	1.99
Saint-Michel d'Yamaska	—	0.74		—	—	—	—	1.15
Saint-Pie de Guire, p.	—	1.25		—	—	—	—	2.41
Saint-Thomas de Pierreville, p.	—	0.34		—	—	—	—	—
Saint-Zéphirin de Courval, p.	—	1.46		0.66	—	—	—	—
<b>TOTAL:</b>	<b>18.16</b>	<b>498.24</b>	<b>205.35</b>	<b>291.54</b>	<b>38.18</b>	<b>65.19</b>	<b>1,040.14</b>	

**TRAVAUX DE VOIRIE EXÉCUTÉS  
SUR LES CHEMINS SECONDAIRES**

Sommaire par comté

**ROAD WORK CARRIED OUT ON  
SECONDARY ROADS**

Summary per county

Longueurs en milles

Lengths in miles

COMTÉ — COUNTY	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	C.	R.					
Abitibi-Est .....	—	—	4.57	1.71	—	0.15	12.58
Abitibi-Ouest .....	—	10.10	—	—	—	0.70	31.10
Argenteuil .....	—	0.70	—	—	—	—	—
Arthabaska .....	—	9.30	—	0.49	—	—	35.54
Bagot .....	—	7.31	—	1.39	0.44	—	—
Beauce .....	—	7.17	7.08	5.39	—	1.72	34.26
Beauharnois .....	1.00	1.46	—	4.64	—	—	3.88
Bellechasse .....	1.80	—	—	6.25	—	0.41	44.30
Berthier .....	—	—	—	2.64	—	5.34	25.39
Bonaventure .....	—	38.40	23.25	9.20	—	14.36	7.00
Bourget .....	—	—	—	6.86	—	—	—
Brôme .....	—	21.15	2.37	3.72	—	—	20.70
Chambly .....	0.55	13.51	—	2.06	2.03	—	3.81

**Longueurs en milles**

**Lengths in miles**

COMTÉ — COUNTY	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	Construction and reconstruction	C.					
Champlain .....	0.20	3.85	—	0.71	—	0.35	16.21
Charlevoix .....	—	9.10	2.53	3.03	3.40	—	26.78
Châteauguay .....	0.04	—	—	5.61	1.10	—	11.54
Chicoutimi .....	0.38	2.04	16.01	5.01	2.53	—	4.70
Compton .....	—	4.18	1.38	3.47	—	—	7.38
Deux-Montagnes .....	—	—	—	8.84	—	0.19	—
Dorchester .....	—	—	—	3.13	2.27	6.44	24.15
Drummond .....	5.69	16.31	—	7.87	—	—	15.61
Duplessis .....	—	11.09	64.00	—	—	—	15.00
Frontenac .....	—	—	—	—	—	0.53	24.55
Gaspé nord .....	—	4.89	0.14	6.68	—	0.04	6.40
Gaspé sud .....	—	3.30	—	2.50	—	—	11.00
Gatineau .....	—	11.79	0.48	2.70	1.44	—	—
Hull .....	—	1.31	—	1.68	—	—	9.97
Huntingdon .....	—	—	—	13.43	—	—	—
Iberville .....	0.04	—	—	3.07	0.83	4.01	14.77
Iles de la Madeleine .....	—	5.20	—	—	—	—	8.50
Jacques-Cartier .....	—	—	—	2.14	0.19	—	—
Joliette .....	—	1.36	—	12.35	2.58	12.60	24.67
Jonquière-Kénogami .....	—	5.24	3.05	3.57	—	—	8.59
Kamouraska .....	—	0.57	0.74	0.60	0.50	1.90	9.10

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ — COUNTY	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	Construction and reconstruction	C.					
Labelle .....	—	8.29	5.00	—	—	—	13.69
Lac Saint-Jean .....	—	5.58	3.26	4.61	—	3.60	9.43
Laprairie .....	—	—	2.23	2.17	—	0.17	5.83
L'Assomption .....	—	2.18	1.67	4.56	0.95	0.45	3.45
Laval .....	—	—	—	—	7.98	—	—
Laviolette .....	0.08	0.50	0.38	0.37	—	—	20.39
Lévis .....	—	—	—	5.27	—	—	9.52
L'Islet .....	—	2.30	0.10	4.90	3.80	1.50	6.10
Lotbinière .....	—	—	1.73	—	0.77	—	7.01
Maskinongé .....	1.17	3.20	0.95	1.55	—	—	14.83
Matane .....	—	12.58	0.10	1.25	0.10	—	—
Matapédia .....	—	14.75	—	3.50	1.00	0.20	15.56
Mégantic .....	—	9.74	3.08	10.12	1.94	—	11.91
Missisquoi .....	0.13	5.27	—	1.73	0.29	2.00	10.85
Montcalm .....	—	—	3.79	0.22	—	0.46	8.43
Montmagny .....	—	4.48	1.70	1.94	—	—	16.62
Montmorency .....	—	2.19	0.20	4.64	—	—	13.05
Napierville .....	—	12.00	—	0.45	0.53	—	5.22
Nicolet .....	—	4.71	4.62	2.93	—	—	10.41
Papineau .....	—	1.03	—	2.23	—	—	15.82
Pontiac .....	—	1.00	—	3.48	—	—	5.13

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ — COUNTY	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	C.	R.					
Portneuf .....	—	6.16	3.59	4.40	—	0.81	24.54
Québec .....	4.52	4.42	11.83	12.06	—	0.62	6.51
Québec ouest .....	—	—	—	—	0.75	—	—
Richelieu .....	0.39	11.02	—	1.14	0.19	2.14	7.33
Richmond .....	—	19.78	0.40	5.64	—	—	55.19
Rimouski .....	—	0.95	—	4.58	—	0.20	19.94
Rivière-du-Loup .....	1.28	6.64	2.44	5.47	—	—	30.70
Roberval .....	—	5.00	4.21	—	0.10	—	26.56
Rouville .....	—	9.70	—	3.51	1.44	—	0.50
Rouyn-Noranda .....	—	14.20	—	—	—	—	28.59
Saguenay .....	—	4.90	—	—	—	—	2.00
Saint-Hyacinthe .....	—	1.73	—	5.23	—	—	1.82
Saint-Jean .....	—	—	1.51	0.50	—	4.15	10.11
Saint-Maurice .....	—	4.92	2.88	6.19	—	—	17.20
Saint-Sauveur .....	0.89	0.45	0.20	—	—	—	—
Shefford .....	—	15.68	11.26	4.77	—	—	12.12
Sherbrooke .....	—	4.37	—	3.13	1.03	—	8.56
Soulanges .....	—	13.96	—	2.08	—	—	12.50
Stanstead .....	—	23.60	4.79	1.68	—	0.15	29.34
Témiscamingue .....	—	7.34	1.38	0.97	—	—	7.08
Témiscouata .....	—	4.70	—	3.99	—	—	26.00

## Longueurs en milles

## Lengths in miles

COMTÉ — COUNTY	Construction et reconstruction		Terrasse- ment — Earth- work	Revête- ments d'asphalte — Asphalt pave- ments	Renouvel- lement des revê- tements — Renewal of pave- ments	Amélio- rations diverses — Various improve- ments	Recharge- ment de gravier — Regrav- elling
	C.	R.					
Terrebonne .....	—	6.23	—	21.25	—	—	17.25
Trois-Rivières .....	—	—	2.11	—	—	—	—
Vaudreuil .....	—	8.17	—	2.27	—	—	11.60
Verchères .....	—	8.96	2.35	10.75	—	—	1.90
Wolfe .....	—	21.02	—	4.30	—	—	13.15
Yamaska .....	—	15.21	1.99	0.97	—	—	7.14
<b>TOTAL:</b>	<b>18.16</b>	<b>498.24</b>	<b>205.35</b>	<b>291.54</b>	<b>38.18</b>	<b>65.19</b>	<b>1,040.14</b>

**Essais spectaculaires poursuivis à Montréal sur le Boulevard Métropolitain en vue d'éprouver la résistance de différents genres de garde-fous.**

**Spectacular tests made in Montreal on Metropolitan Boulevard in order to gauge the resistance of various guard rails.**





## CHAPITRE X

## CHAPTER X

TRAVAUX DE VOIRIE  
EXÉCUTÉS EN 1961ROAD WORK CARRIED OUT  
IN 1961

## Sommaire par comté

## Summary per county

Longueurs en milles

Lengths in miles

COMTÉ COUNTY	Grandes routes Main highways	Routes secondaires Secondary roads	Total
Abitibi est .....	42.32	19.01	61.33
Abitibi ouest .....	22.70	41.90	64.60
Argentueil .....	8.90	0.70	9.60
Arthabaska .....	14.41	45.33	59.74
Bagot .....	3.09	9.14	12.23
Beauce .....	13.03	55.62	68.65
Beauharnois .....	12.35	10.98	23.33
Bellechasse .....	27.86	52.76	80.62
Berthier .....	0.39	33.77	33.76
Bonaventure .....	19.92	92.21	112.13
Bourget .....		6.86	6.86
Brôme .....	2.94	47.94	50.88
Chambly .....	4.66	21.96	26.62
Champlain .....	2.54	21.32	23.86
Charlevoix .....	18.02	44.84	62.86
Châteauguay .....	12.60	18.29	30.89
Chicoutimi .....	3.10	30.67	33.77
Compton .....	7.04	16.41	23.45
Deux-Montagnes .....	0.37	9.03	9.40
Dorchester .....	9.68	35.99	45.67
Drummond .....	7.22	45.48	52.70
Duplessis .....	5.80	90.09	95.89
Frontenac .....	7.80	25.08	32.88
Gaspé nord .....	12.40	18.15	30.55
Gaspé sud .....	4.77	16.80	21.57
Gatineau .....	4.16	26.38	30.54
Hull .....	0.64	2.99	3.63
Huntingdon .....	8.88	15.21	24.09
Iberville .....	4.59	22.72	27.31
Iles-de-la-Madeleine .....		13.70	13.70
Jacques-Cartier .....		2.33	2.33
Joliette .....	1.46	53.56	55.02
Jonquièrre Kénogami .....	5.59	20.45	26.04
Kamouraska .....	3.60	13.41	17.01

**Longueurs en milles** **Lengths in miles**

COMTÉ COUNTY	Grandes routes Main highways	Routes secondaires Secondary roads	Total
Labelle .....	9.81	26.98	36.79
Lac Saint-Jean .....	7.23	26.48	33.71
Laprairie .....	10.01	10.40	20.41
L'Assomption .....	6.73	13.26	19.99
Laval .....	3.49	7.98	11.47
Laviolette .....		21.72	21.72
Lévis .....	6.59	14.79	21.38
L'Islet .....	12.31	18.70	31.01
Lotbinière .....	10.80	9.51	20.31
Maskinongé .....		21.70	21.70
Matane .....	10.90	14.03	24.93
Matapedia .....	21.22	35.01	56.23
Mégantic .....	6.60	36.79	43.39
Missisquoi .....	1.96	20.27	22.23
Montcalm .....	9.92	12.90	22.82
Montmagny .....	10.76	24.74	35.50
Montmorency .....	8.40	20.08	28.48
Napierville .....	5.19	18.20	23.39
Nicolet .....	24.85	22.67	47.52
Papineau .....	10.01	19.08	29.09
Pontiac .....	13.48	9.61	23.09
Portneuf .....		39.50	39.50
Québec .....	2.30	39.96	42.26
Québec ouest .....		0.75	0.75
Richelieu .....	11.04	22.21	33.25
Richmond .....	5.73	81.01	86.74
Rimouski .....	11.32	25.67	36.99
Riviède-du-Loup .....	2.13	46.53	48.66
Roberval .....	5.02	35.87	40.89
Rouville .....	6.49	15.15	21.64
Rouyn Noranda .....	34.79	42.79	77.58
Saguenay .....	64.06	6.90	70.96
Saint-Hyacinthe .....	13.37	8.78	22.15
Saint-Jean .....	5.89	16.27	22.16
Saint-Maurice .....		31.19	31.19
Saint-Sauveur .....		1.54	1.54
Shefford .....	2.62	43.83	46.45
Sherbrooke .....	2.72	17.09	19.81
Soulange .....	4.45	28.54	32.99
Stanstead .....	6.05	59.56	65.61
Témiscamingue .....	25.54	16.77	42.31
Témiscouata .....	1.52	34.69	36.21
Terrebonne .....	28.63	44.73	73.36
Trois-Rivières .....		2.11	2.11

	<b>Longueurs en milles</b>	<b>Lengths in miles</b>	
<b>COMTÉ</b>	<b>Grandes routes</b>	<b>Routes secondaires</b>	<b>Total</b>
<b>COUNTY</b>	<b>Main highways</b>	<b>Secondary roads</b>	
Vaudreuil .....	13.20	22.04	35.24
Verchères .....	3.44	23.96	27.40
Wolfe .....	15.63	38.47	54.10
Yamaska .....	1.95	25.31	27.26
<b>TOTAL:</b>	<b>750.98</b>	<b>2,156.80</b>	<b>2,907.78</b>

**CHAPITRE XI****CHAPTER XI**

**PONTS ET PONCEAUX  
CONSTRUITS OU RÉPARÉS  
EN 1961**

**BRIDGES AND CULVERTS  
BUILT OR REPAIRED  
DURING 1961**

p. — paroisse; v. — village; c. — canton;  
c.u. — cantons unis; c. non org. — canton  
non organisé.

p. — parish; v. — village; t. — township;  
u.t. — united townships; non org. t. — un-  
ganized.

**ABITIBI-EST**

Landrienne, c. (t.) .....	1
Trécesson, c. (t.) .....	1
Rochebeaucourt, c. non org. (non org. t.) .....	2

**ABITIBI-OUEST**

Val Saint-Gilles .....	1
------------------------	---

**ARTHABASKA**

Saint-Albert de Warwick, p. ....	2
Saint-Eusèbe de Stanfold, p. ....	6
Saint-Norbert d'Arthabaska, p. ....	5
Saint-Rosaire, p. ....	1

**BAGOT**

Sainte-Christine, p. ....	6
Saint-Pie, p. ....	2

**BELLECHASSE**

Saint-Etienne de Beaumont, p. ....	1
Saint-Gervais et Protais, p. ....	1

**BERTHIER**

Saint-Antoine de Lavaltrie, p. ....	1
-------------------------------------	---

---

## BONAVVENTURE

Bonaventure .....	3
Carleton, c. (t.) .....	2
Carleton-sur-Mer .....	1
Escuminac .....	2
Grande Cascapédia .....	2
Hope, c. (t.) .....	1
Hopetown .....	2
Mann, c. (t.) .....	3
New Carlisle .....	1
New Richmond, c. (t.) .....	2
Nouvelle .....	2
Pasbébiac .....	3
Pasbébiac ouest (West) .....	2
Port-Daniel est (East) c. (t.) .....	1
Port-Daniel ouest (West), c. (t.) .....	1
Ristigouche, c. (t.) .....	1
Ristigouche sud-est (South-East) c. (t.) .....	1
Saint-Alexis de Matapedia, p. ....	1
Saint-Alphonse .....	2
Saint-Charles de Caplan, p. ....	3
Saint-François d'Assise, p. ....	1
Sainte-Germaine de l'Anse-aux-Gascons, p. ....	2
Saint-Gedefroy, c. (t.) .....	1
Saint-Jules .....	2
Saint-Laurent de Matapedia, p. ....	1
Saint-Omer, p. ....	1
Saint-Siméon, p. ....	2
Shigawake .....	2

## BRÔME

Farnham est (East) c. (t.) .....	1
----------------------------------	---

## CHAMBLY

Saint-Joseph de Chambly, p. ....	2
----------------------------------	---

## CHAMPLAIN

Notre-Dame du Mont Carmel, p. ....	1
Saint-Adelphe, p. ....	1
Sainte-Anne de la Pérade, p. ....	29
Sainte-Geneviève de Batiscan, p. ....	1
Saint-Louis de France, p. ....	1
Saint-Luc, p. ....	2
Saint-Narcisse, p. ....	1
Saint-Prosper, p. ....	2
Saint-Séverin, p. ....	2
Saint-Stanislas, p. ....	6

---

## CHARLEVOIX

La Malbaie, ville (town) .....	1
Rivière Malbaie .....	1
Saint-Hilarion, p. .....	1

## CHATEAUGUAY

Saint-Antoine Abbé, p. .....	3
Saint-Jean-Chrysostôme, p. .....	5
Très-Saint-Sacrement, p. .....	2

## DEUX-MONTAGNES

Saint-Augustin, p. .....	4
Sainte-Monique, p. .....	2

## DORCHESTER

Saint-Léon de Standon, p. .....	1
---------------------------------	---

## DRUMMOND

L'Avenir .....	1
Notre-Dame-du-Bon-Conseil, p. .....	1
Wendover et Simpson, c.u. (u.t.) .....	1

## DUPLESSIS

Aguanish, c. non org. .....	4
Brest (Blanc Sablon) c. non org. (non org. t.) .....	1
Havre Saint-Pierre .....	1
Middle Bay .....	1
Rivière Romaine, c. non org. (non org. t.) .....	1
Tête à la Baleine, c. non org. (non org. t.) .....	1

## FRONTENAC

Lac Mégantic, ville (town) .....	1
Saint-Augustin de Woburn, p. .....	1
Saint-Gédéon, p. .....	1

## GASPÉ-NORD

Sainte-Anne des Monts .....	2
-----------------------------	---

## GATINEAU

Déléage .....	1
Hull ouest (West), c. (t.) .....	1
Wakefield, c. (t.) .....	1

---

## HUNTINGDON

Dundee, c. (t.) .....	2
Havelock, c. (t.) .....	6
Saint-Anicet, p. ....	3

## IBERVILLE

Saint-Alexandre, p. ....	1
Sainte-Brigide d'Iberville .....	1

## JOLIETTE

Notre-Dame de Lourdes, p. ....	3
Notre-Dame des Prairies, p. ....	1
Sainte-Elisabeth, p. ....	2

## KAMOURASKA

Saint-André, p. ....	3
Sainte-Anne de la Pocatière, p. ....	3
Saint-Onésime d'Ixworth, p. ....	1
Woodbridge, c. (t.) .....	1

## LABELLE

Boyer, c. (t.) .....	1
Brunet .....	2
Chûte Saint-Philippe .....	1
Décarie, c. (t.) .....	3
La Minerve, c. (t.) .....	1
Marchand, c. (t.) .....	1
Sainte-Anne du Lac, v. ....	1
Turgeon, c. (t.) .....	1

## LAPRAIRIE

Saint-Jacques-le-Mineur, p. ....	3
----------------------------------	---

## L'ASSOMPTION

Laurentides, ville (town) .....	1
Saint-Henri de Mascouche, p. ....	1
Saint-Joachim, p. ....	1
Saint-Lin, p. ....	2
Saint-Roch de l'Achigan, p. ....	3
Saint-Sulpice, p. ....	1

## LAVAL

Auteuil, ville (town) .....	1
-----------------------------	---

**L'ISLET**

Ashford, c. (t.) .....	1
Sainte-Louise, p. ....	1
Saint-Pamphile .....	1
Saint-Roch des Aulnaies .....	4

**LOTBINIÈRE**

Sainte-Croix, p. ....	4
Saint-Edouard de Lotbinière, p. ....	1
Saint-Octave de Dosquet, p. ....	1
Saint-Patrice de Beaurivage, p. ....	2

**MATANE**

Sainte-Félicité, p. ....	2
--------------------------	---

**MATAPÉDIA**

Sainte-Jeanne d'Arc, p. ....	1
Saint-Raphael d'Albertville, p. ....	1

**MÉGANTIC**

Halifax sud (South), c. (t.) .....	1
Saint-Jean-Baptiste, p. ....	2
Saint-Joseph de Coleraine .....	3

**MISSISQUOI**

Dunham, c. (t.) .....	9
Farnham ouest (West) c. (t.) .....	1
Saint-Armand ouest (West) p. ....	1
Stanbridge Station .....	1

**MONTCALM**

Saint-Ligouri, p. ....	1
------------------------	---

**MONTMAGNY**

Cap Saint-Ignace .....	1
Sainte-Apolline de Patton, p. ....	1

**NAPIERVILLE**

Saint-Cyprien, p. ....	1
Saint-Michel, p. ....	1
Saint-Patrice de Sherrington, p. ....	3
Saint-Rémi, p. ....	1

---



---

## NICOLET

Sainte-Brigitte des Saults, p.	1
Saint-Grégoire-Le-Grand, p.	1
Sainte-Sophie de Levrard, p.	2
Saint-Sylvère, p.	1

## PORTNEUF

Cap Santé .....	1
Montauban, v.	1
Saint-Léonard de Portneuf .....	1
Saint-Thuribe ,p.	15
Saint-Ubald, p.	6

## RICHELIEU

Saint-Michel, v.	1
------------------	---

## RIMOUSKI

Saint-Anaclet de Lessard, p.	1
------------------------------	---

## RIVIÈRE-DU-LOUP

Saint-Éloi, p.	1
Saint-Paul-de-la-Croix, p.	1

## ROBERVAL

Antoine, c. non org (non org. t.) .....	1
Proulx, c. non org. (non org. t.) .....	1
Saint-André, v.	1
Saint-Augustin, p.	1
Saint-Méthode .....	1
Saint-Michel de Mistassini .....	4

## ROUYN-NORANDA

Beauchastel, c. non org. (non org. t.) .....	1
--	---

## SAGUENAY

Ragueneau, p.	3
---------------	---

## SAINT-HYACINTHE

Saint-Bernard, p.	4
Saint-Denis, p.	2

**SAINT-JEAN**

Lacadie .....	2
---------------	---

**SAINT-MAURICE**

Shawinigan sud (South) v. ....	1
--------------------------------	---

**SHEFFORD**

Béthanie .....	3
Granby, c. (t.) .....	3
Maricourt .....	2
Saint-Alphonse, p. ....	2

**TÉMISCAMINGUE**

Latulipe et Gaboury, c.u. (u.t.) .....	3
Saint-Placide de Béarn .....	1

**TÉMISCOUATA**

Notre-Dame du Lac, p. ....	1
----------------------------	---

**TERREBONNE**

Sainte-Thérèse ouest (West) .....	1
-----------------------------------	---

**VAUDREUIL**

Sainte-Justine de Newton, p. ....	2
Sainte-Marthe, p. ....	1

**VERCHÈRES**

Sainte-Anne de Varennes, p. ....	1
Saint-François-Xavier de Verchères, p. ....	1
Saint-Mathieu de Beloeil, p. ....	2
Sainte-Théodosie Calixa Lavallée, p. ....	1

**WOLFE**

Ham-Nord (North) c. (t.) .....	1
Saint-Fortunat .....	1
Saint-Jacques-le-Majeur de Wolfestown, p. ....	1
Saint-Praxède, p. ....	1
Wolfestown, c. (t.) .....	2

---

**YAMASKA**

Saint-Bonaventure, p. ....	3
Saint-David, p. ....	1
Saint-Guillaume, p. ....	1
Saint-Thomas de Pierreville, p. ....	1

**Sommaire****Summary**

Ponts et ponceaux construits ou réparés — Bridges and culverts built or repaired .....	305
---	-----

---

## CHAPITRE XII

## CHAPTER XII

**PASSAGES À NIVEAU  
SUPPRIMÉS EN 1961****RAILWAY LEVEL CROSSINGS  
ELIMINATED IN 1961****ST-HYACINTHE**  
**St-Hyacinthe Cité — Route No 9**

Élimination totale de la voie du C.N.R.,  
par la construction d'un tunnel.

Total elemination of railway level cross-  
ings on the C.N.R., by the construction  
of a tunnel.

**Nombre de passages à niveau  
supprimés depuis 1928****Number of level crossings  
eliminated since 1928**

1928 .....	3	1944 .....	1
1929 .....	16	1945 .....	0
1930 .....	15	1946 .....	8
1931 .....	12	1947 .....	2
1932 .....	2	1948 .....	2
1933 .....	5	1949 .....	5
1934 .....	0	1950 .....	4
1935 .....	5	1951 .....	1
1936 .....	0	1952 .....	3
1937 .....	30	1953 .....	2
1938 .....	7	1954 .....	4
1939 .....	6	1955 .....	4
1940 .....	9	1956 .....	3
1941 .....	4	1957 .....	4
1942 .....	2	1958 .....	6
1943 .....	2	1959 .....	2
		1960 .....	2
		1961 .....	1

**TOTAL:****172**

## CHAPITRE XIII

## CHAPTER XIII

**SYSTÈMES DE PROTECTION  
INSTALLÉS AUX PASSAGES  
À NIVEAU DE CHEMINS  
DE FER EN 1961**

**PROTECTION SYSTEMS  
INSTALLED AT RAILWAY  
GRADE CROSSINGS  
IN 1961**

p. — paroisse; v. — village; c. — canton;  
c. non org. — canton non organisé.

p. — parish; v. — village; t. — township;  
non org. t. — non organized township.

B.A. — Barrière automatique.  
F.C. — Feu clignotant.

A.G. — Automatic gate.  
F.L.S. Flashing light signal.

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Chemin ou route	Chemin de fer	Système de protection
COUNTY AND MUNICIPALITY	Road or Highway	Railway	Protection system
<b>BEAUHARNOIS:</b>			
Saint-Thimothée, p. ....	Route No 45	N.Y.C.	FC—FLS
<b>BELLECHASSE:</b>			
Saint-Cajetan d'Armagh, p. ....	Rang Sainte-Anne	C.N.R.	FC—FLS
<b>BERTHIER:</b>			
Saint-Barthélémi, p. ....	Ligne 1er et 2e rangs Saint-Jacques	C.P.R.	FC—FLS
<b>BRÔME:</b>			
Sutton, v. ....	Route No 13	C.P.R.	FC—FLS
<b>CHATEAUGUAY:</b>			
Saint-Paul, p. ....	Route No 4	C.N.R.	FC—FLS
<b>CHICOUTIMI:</b>			
Chicoutimi, c. (t.) ....	Chemin Saint-Paul	R.S.R.	FC—FLS
Chicoutimi, c. (t.) ....	Route No 16-16A	R.S.R.	FC—FLS
	Ancienne route 16A		
<b>COMPTON:</b>			
Berry, c. (t.) ....	Rue Station	C.P.R.	FC—FLS
Scotstown, ville (town) ....	Chemin Victoria	C.P.R.	FC—FLS

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Chemin ou route	Chemin de fer	Système de protection
COUNTY AND MUNICIPALITY	Road or highway	Railway	Protection system
<b>DRUMMOND:</b>			
Saint-Eugène .....	Route No 20	C.N.R.	FC—FLS
<b>FRONTENAC:</b>			
Courcelles, p. ....	Route No 28	Q.C.R.	FS—FLS
Milan .....	Chemin de Milan	C.P.R.	FS—FLS
<b>GASPÉ-SUD:</b>			
Barachois .....	Route No 6	C.N.R.	FS—FLS
Bridgeville .....	Route No 6	C.N.R.	FS—FLS
Cap d'Espoir .....	Route No 6	C.N.R.	FS—FLS
Papos .....	Route No 6	C.N.R.	FS—FLS
<b>JOLIETTE:</b>			
Joliette, cité (cité) .....	Route No 41	C.N.R.	FS—FLS
<b>KAMOURASKA:</b>			
Saint-Pacôme, p. ....	Route No 2A	C.N.R.	FC—FLS
<b>MATAPÉDIA:</b>			
Amqui, ville (town) .....	Amqui-St-Zénon	C.N.R.	FS—FLS
<b>PORTNEUF:</b>			
Pont-Rouge .....	Chemin Cap-Santé	C.P.R.	FS—FLS
Saint-Augustin de Desmaures, p. ....	Route Lac St-Joseph	C.N.R.	FS—FLS
Saint-Basile, v. ....	Route Delage	C.P.R.	FS—FLS
Sainte-Catherine, p. ....	Route Lac Sergent	C.N.R.	FS—FLS
<b>RICHELIEU:</b>			
Sorel, cité (city) .....	Route No 3	C.N.R.	FS—FLS
<b>SHERBROOKE:</b>			
Ascot, c. (t.) .....	Chemin Mitchel	C.P.R.	FS—FLS
<b>WOLFE:</b>			
Saint-Gérard, v. .....	Route No 34	Q.C.R.	FS—FLS

**Nombre de systèmes de protection  
installés depuis 1936**

1936 .....	1
1937 .....	6
1938 .....	2
1939 .....	4
1940 .....	4
1941 .....	8
1942 .....	6
1943 .....	7
1944 .....	3
1945 .....	7
1946 .....	3
1947 .....	7
1948 .....	9

**Number of protection systems  
installed since 1936**

1949 .....	10
1950 .....	10
1951 .....	29
1952 .....	32
1953 .....	13
1954 .....	16
1955 .....	11
1956 .....	10
1957 .....	38
1958 .....	35
1959 .....	28
1960 .....	55
1961 .....	27

**TOTAL:**

**392**



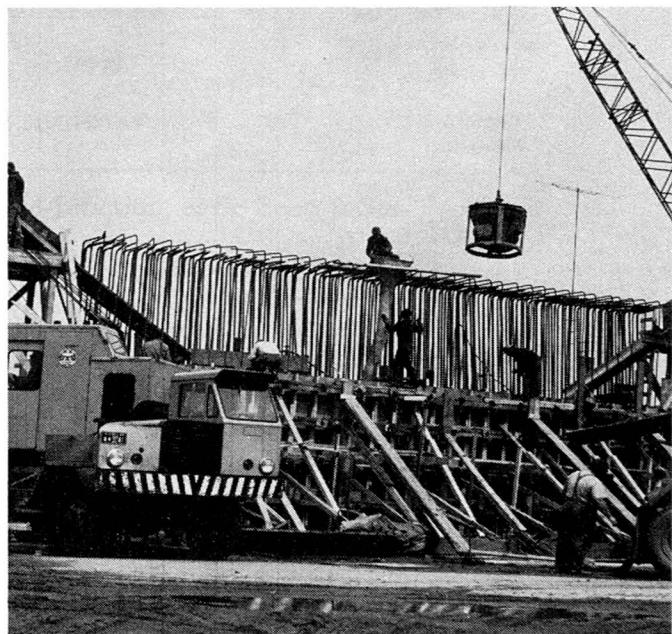
Le plus long pont en béton pré-contraint en construction à l'Ile-aux-Tourtes. S'étendant sur une distance de 6,4442 pieds, ce pont coûtera \$7,500,000.

Canada's longest prestressed concrete bridge underway at l'Ile-aux-Tourtes. This 6,442-feet bridge will cost \$7,500,000.



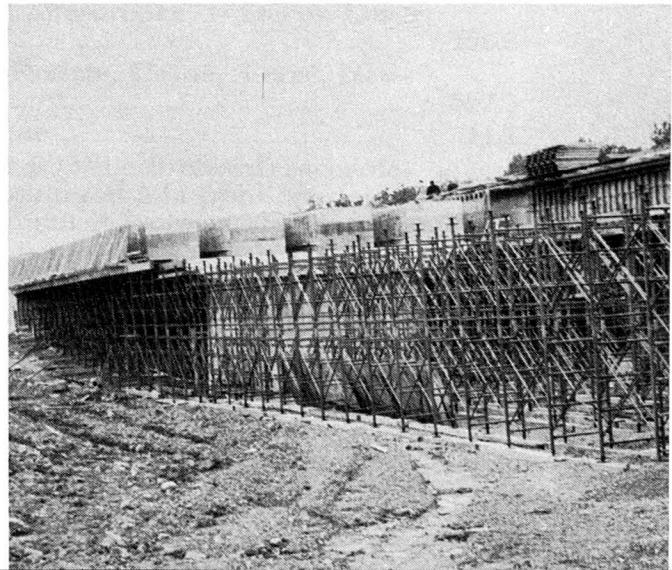
Viaduc à Ste-Eulalie.

Viaduct at St. Eulalie.



Structure d'intersection à St-Louis de Blandford.

Structure of intersection at St. Louis de Blandford.





**CHAPITRE XIV****CHAPTER XIV****ENTRETIEN DURANT L'HIVER  
1961-62****WINTER MAINTENANCE  
1961-62****Chemins entretenus par  
le département****Roads Maintained by  
the Department**

	NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
1	De Montréal à Sherbrooke et à Vallée-Jonction, et de Scott à Ste-Étienne-de-Lauzon .....	203.0
2	De la frontière d'Ontario à Montréal, Trois-Rivières, Pont de Québec, via le boulevard Champigny, Lévis, Rivière-du-Loup et jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick .....	377.8
2-A	De Ste-Anne-de-la-Pocatière à St-André .....	32.6
2-B	De la limite sud-ouest de la ville de St-Laurent, via la Côte de Liesse jusqu'à Dorval .....	4.0
2-C	De Québec à l'Ancienne-Lorette .....	4.7
3	De la frontière des Etats-Unis (Dundee) à Laprairie, Sorel, Ste-Angèle, jusqu'à la route 9, près du pont de Québec .....	252.0
	Le réseau des approches et des raccordements des routes 3, 4 et 9C, au sud du pont Mercier .....	15.4
3-A	Raccordement route 3 (Valleyfield) à route 2 (Coteau-du-Lac) via le pont Mgr Langlois .....	6.1
4	Caughnawaga — Ormstown — frontière des Etats-Unis .....	49.8
5	St-Rédempteur — Victoriaville — Sherbrooke — Derby Line, frontière des Etats-Unis .....	158.8
6	De Ste-Flavie à Matane, Cap-des-Rosiers, Gaspé, Percé, New-Carlisle, Matapedia et Ste-Flavie .....	557.5
6-A	De Rivière-au-Renard à St-Majorique .....	11.1
7	De la route 3 (Préville) à la route 9-B (Ville Brossard) raccordement Simard et de St-Jean à Philipsburg et à la frontière des Etats-Unis, comprenant la nouvelle route et les raccordements du nouveau pont de St-Jean .....	35.9
8	Montréal — Lachute — Aylmer — frontière d'Ontario .....	226.3
8-A	Raccordement du pont interprovincial (Hawkesbury) à la route No 8 .....	1.8
9	De Québec à Drummondville, Montréal, Laprairie et jusqu'à la frontière de l'État de New-York .....	184.0

	NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
9-A	Laprairie — St-Jacques — Lacolle — Notre-Dame-du-Mont-Carmel, frontière des États-Unis .....	31.8
9-B	De Laprairie à St-Jean, Cantic et à la frontière des Etats-Unis .....	36.6
9-C	De l'intersection de la route No 9 à Candiac (St-Constant) jusqu'à la montée Kateri dans Ste-Catherine-d'Alexandrie .....	3.3
10	De Rivière-du-Loup à Ste-Flavie .....	86.2
11	Montréal — Ste-Agathe — Mont-Laurier — Grand-Rémois — Maniwaki — Hull .....	264.9
11-A	De St-Martin à Ste-Rose .....	4.7
12	St-Denis — St-Hyacinthe — Rougemont .....	31.3
13	De St-Grégoire à Notre-Dame-du-Bon-Conseil (via le XIIe rang) et de St-Nicéphore (intersection de la route 22) à Acton Vale, Granby, Cowansville et Abercorn, frontière de l'Etat du Vermont .....	91.4
14	De Valleyfield à Ormstown (chemin Larocque) et à Franklin (intersection de la route 52) .....	17.9
15	Québec — Beaupré — Baie-St-Paul — St-Hilarion — La Malbaie — Baie Ste-Catherine — Tadoussac — Baie-Comeau jusqu'à l'aéroport de Moisie .....	414.9
15-A	Baie St-Paul — Les Eboulements — La Malbaie .....	31.3
15-B	Québec — Courville — St-Joachim via l'avenue Royale .....	25.8
16	St-Siméon — Grande-Baie — Chicoutimi, Jonquière — St-Bruno .....	123.4
16-A	De Bagotville à Jonquière, via le rond-point de la route No 54 ....	19.6
17	De Dorion à la frontière d'Ontario .....	24.1
18	St-Vincent-de-Paul — Terrebonne — Ste-Julienne — St-Donat, jusqu'à l'intersection du chemin Pimbina .....	61.7
19	De Cap-de-la-Madeleine à La Tuque, sauf dans Shawinigan et Gran'Mère .....	86.2
19-A	Ste-Anne-de-la-Pérade (intersection de la route 2) St-Tite — St-roch-de-Mékinac (intersection de la route 19) .....	38.6
19-B	De St-Tite à St-Georges (intersection de la route 19) et de Shawinigan à la route No 2 (Yamachiche) .....	31.7
20	Victoriaville — Drummondville — St-Eugène-de-Grantham — St-Hugues — St-Joseph (intersection de la route 32) .....	72.0
21	Sorel — St-Ours — St-Denis — St-Hilaire — Iberville .....	53.6
22	De Yamaska à St-Germain (intersection route 9); du rond-point (route 9) à Drummondville et à Richmond; de la route No 5 (Lennoxville) jusqu'à Stanhope, frontière du Vermont .....	70.9
23	Lévis — Beauceville — Armstrong — Frontière de l'Etat du Maine .....	89.8
24	St-Jean-Port-Joli — St Pamphile — Ste-Lucie — St-Fabien-de-Panet — St-Just — St-Georges — Mégantic .....	168.7
25	De St-Vallier à St-Camille avec la route alternative de St-Michel à St-Raphael (via la Durantaye) .....	63.0
25-A	De Beaumont (intersection de la route 2) à St-Philémon (intersection de la route 25) .....	38.1
26	Ou route de comté, de Montmagny à la route No 24 (St-Fabien-de-Panet) .....	34.2
27	De East Angus (intersection de la route 1) à Cookshire et jusqu'à la frontière des Etats-Unis .....	39.6

	NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
27-A	De Birchton (intersection de la route 27) .....	3.1
28	De Beauceville (intersection de la route 23) à Lennoxville (intersection de la route 5) .....	118.1
29	Grenville (intersection de la route 8) — Oka — St-Eustache — Terrebonne — Charlemagne — (intersection de la route 48) .....	71.5
30	De Lachute (intersection de la route 41) à Ste-Agathe et jusqu'à St-Donat (intersection de la route 18) .....	60.2
31	St-André — Lachute — Brownsburg — St-Jovite — (intersection de la route 11) .....	56.3
32	De St-Hyacinthe à Melbourne et de Danville à Marbleton .....	80.8
33	L'Assomption — Rawdon, jusqu'à l'intersection de la route 18 .....	30.3
34	De Annaville (intersection de la route 13) à Victoriaville, Arthabaska, St-Gérard, Mégantic et jusqu'à la frontière des Etats-Unis .....	114.3
35	Masson (intersection de la route 8) Buckingham — Mont-Laurier — Ferme-Neuve — Ste-Anne-du-Lac .....	125.1
36	Beauharnois — St-Jean via Lacadie .....	50.2
37	Pointe-aux-Trembles — Roxboro — Senneville — Ste-Anne-du-Bout-de-l'Ile — Baie-d'Urfé .....	31.1
38	Tour de l'Ile-Jésus et Chemin St-François .....	45.6
39	De Richmond (intersection de la route 22) à Waterloo, à Knowlton à la frontière des Etats-Unis .....	62.3
40	Marieville (intersection de la route 1) Farnham-Est — Cowansville, intersection de la route 52 .....	27.6
40-A	Iberville — St-Grégoire .....	9.1
41	De Berthier (intersection de la route 2) à Joliette, St-Jacques, St-Antoine-des-Laurentides, jusqu'à la route No 8 dans la ville de Lachute .....	75.5
42	De Joliette (intersection de la route 41) à St-Côme .....	30.2
43	De Ste-Geneviève-de-Berthier (intersection de la route 41) à St-Michel-des-Saints .....	64.4
44	Louiseville (intersection de la route 2) — St-Léon St-Alexis-des-Monts ainsi que la route alternative de St-Antoine-de-la-Rivière-du-Loup à St-Paulin .....	34.0
45	De Senneterre (intersection de la route 58) à Amos, Macamic et la Reine (frontière de la province d'Ontario) .....	130.2
46	De Macamic (intersection de la route 45) à Rouyn, Ville-Marie et Témiscamingue, ainsi que la route alternative via Guérin et Nédelec .....	188.6
47	Contrecoeur — St-Roch — Chambly — St-Jean .....	42.5
48	Charlemagne — Joliette — Ste-Emilie-de-l'Energie .....	54.2
48-A	De St-Sulpice à l'Assomption .....	2.3
49	De Black Lake (intersection de la route 1) à Plessisville et à St-Pierre-les-Becquets (intersection de la route 3) .....	62.5
50	Magog — Ayer's Cliff — Coaticook, jusqu'à la frontière des Etats-Unis .....	41.3
51	De l'intersection de la route No 2 (St-André) jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick .....	59.7
52	De Knowlton (intersection de la route 39) à Pike-River, Lacolle, Franklin et Huntingdon (intersection de la route 4) .....	94.9

	NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
53	De St-Henri jusqu'à l'intersection de la route No 24 dans Ste-Rose .....	43.4
54	De Québec à Chicoutimi .....	127.9
54-A	De la route No 54 dans le Parc des Laurentides jusqu'à la route No 55, dans Hébertville .....	48.3
54-C	De Québec à Charlesbourg .....	1.3
55	Tour du Lac St-Jean .....	143.5
56	De St-Urbain (intersection de la route 15) à Grande-Baie (intersection de la route 16) .....	68.5
57	De Montebello (intersection de la route 8) à St-Jovite (intersection de la route 11) .....	49.5
58	De Grand-Remous (intersection de la route 11) à Louvicourt et jusqu'à Senneterre .....	164.1
59	De Louvicourt (intersection de la route 58) à Malartic, Rouyn et jusqu'à la frontière de la province d'Ontario .....	105.7
60	Amos (intersection de la route 45) à Val-d'Or (intersection de la route 59) .....	37.8
61	Amos (intersection de la route 45) à Rivière-Héva (intersection de la route 59) .....	29.1
62	Ville-Marie — Belleterre et la route alternative entre Lorrainville et St-Isidore .....	55.3
63	De l'intersection de la route 46 (Destor) à Duparquet, La Sarre et Val Paradis .....	61.5
64	De Val d'Or (intersection de la route 59) à Barraute et Despiny .....	54.9
65	D'Auteuil (intersection route No 11) Pont-David, St-Lin, St-Théodore-de-Chertsey (intersection route No 18) .....	41.0
68	St-Thomas-de-Foucault (intersection de la route 52) à la frontière des Etats-Unis .....	4.0
105-A	De l'intersection de la route 39 (Highwater) à Glen-Sutton (frontière de l'Etat du Vermont) .....	11.9
	Le boulevard Métropolitain, dans l'Île de Montréal .....	14.5

**CHEMINS SECONDAIRES — SECONDARY ROADS****District n° 1**

Chemin du Tour de l'Île d'Orléans, route Prévost Approches du pont et côte de Courville .....	51.5
Route Loretteville-Charlesbourg, Ste-Thérèse, Ste-Brigitte de Laval .....	18.8
Route du Village de Charlesbourg, de la route no 54-C à la route no 54 .....	1.4
Route Seigneuriale (Beauport à Beauport-Ouest .....	2.4
Boulevard Wilfrid Hamel et route St-Charles-Nord des limites de Québec à la route du Camp de Valcartier (Les Saules) .....	4.0
Boulevard Bertrand et raccordement au pont Scott, de Québec-Ouest à Charlesbourg-Ouest .....	3.3
Chemin St-Jacques, de Ville Les Saules à Loretteville .....	3.4

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
Chemin de St-Ambroise à Notre-Dame-des-Laurentides, via St-Emile et Lac St-Charles .....	7.0
Route et Tour du Lac Beauport .....	7.9
Raccordement du Camp de Valcartier à la route no 2-C (Les Saules) .....	10.9
Route de l'Aéroport de l'Ancienne-Lorette .....	1.7
Boulevard Charest, de l'Avenue du St-Sacrement (Québec) à la route no 2 (Ste-Foy) .....	4.0
Chemin Ste-Foy, de la limite de Québec à la route no 2 (Ste-Foy) St-Augustin (route no 2) à St-Raymond via Ste-Catherine et Lac Sergent .....	3.1
Raccordement de Pont-Rouge à la route du Lac St-Joseph via le chemin du Grand Cap-Sa Est .....	25.0
Neuville (route no 2) à Rivière-à-Pierre via St-Raymond .....	8.4
Portneuf village (route no 2) à Pont-Rouge via chemin neuf .....	39.4
Cap Santé (route no 2) à St-Basile sud .....	10.6
La Chevrotière (route no 2) à St-Tite (route no 19-A) via St-Marc-des-Carrières, St-Casimir, Hervey Jonction .....	5.5
La Pérade (route no 19A) à St-Casimir via chemin nord de la Rivière Ste-Anne .....	48.0
Champlain (route no 2) à St-Georges (route no 19) via St-Luc ....	6.8
St-Romuald (route no 2) à St-Lambert (route no 1) via Charny ..	19.8
St-Romuald (route no 2) à St-Henri (route no 23) via St-Jean-Chrysostome .....	12.2
Ancienne route no 3 dans St-David de Lévis .....	10.5
St-Lambert (route no 1) à St-Henri (route no 23) via le rang St-Patrice .....	1.9
Rivière-Boyer (route no 53) à St-Charles (route 25A) .....	7.9
St-Isidore (route no 23) à St-Malachie (route no 53) via Ste-Hénédine et Ste-Marguerite .....	7.6
St-Anselme (route no 53) à St-Gervais (route no 25A) via Honfleur .....	19.1
Ste-Claire (route no 53) à St-Lazare (route no 25A) .....	7.0
Ste-Germaine (route no 53) à St-Joseph-de-Beauce (route no 23) via St-Odilon .....	3.9
St-Charles (route no 25A) à La Durantaye (route no 25 alternative) .....	20.9
St-Gervais (route 25A) à Armagh (route no 25) via St-Nérée .....	8.3
St-Vallier (route no 25) à Montmagny (Ancienne route no 2) via St-François .....	18.3
St-Philémon (route 25) à St-Paul (route no 26) .....	13.0
Ste-Lucie (route no 24) à Lac Frontière .....	7.8
Ancienne route 2 dans Notre-Dame-du-Portage .....	4.2
Ancienne route 10 dans l'Isle-Verte .....	4.6
Ancienne route 10 dans Pointe-au-Père .....	1.3
Ancienne route 6 dans Ste-Luce .....	4.1
Ancienne route 6 dans Rivière-Madeleine, Petite-Vallée, St-Maurice et Cloridorme .....	2.0
	2.4

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
Raccordement de la route 24 (St-Adalbert) à la route no 2 L'Islet	31.2
Ancienne route l'Islet—St-Adalbert dans St-Eugène .....	1.3
<b>CHEMINS SECONDAIRES — SECONDARY ROADS</b>	
<b>District n° 2</b>	
Raccordement du village de Ste-Félicité à la route no 24 (Ste-Perrépétue) .....	5.3
Raccordement du village de St-Ormer à la route no 24 (St-Pamphile) .....	6.7
Raccordement de la route no 24 (St-Pamphile) à la frontière des Etats-Unis .....	1.8
Raccordement du village de Ste-Louise à la route no 2 (St-Roch-des-Aulnets) .....	2.9
Raccordement de la route no 2A à la route no 2 dans Ste-Anne-de-la-Pocatière ou route Daniel .....	0.4
Raccordement de la route no 2A (St-Pacôme) à la route no 2 (Rivière Ouelle) via le chemin Haut de la rivière .....	3.8
Raccordement de la route no 2A (St-Philippe) à la route no 2 (St-Denis) .....	3.4
Raccordement de la route no 2A (St-Pascal) à la route no 2 (Kamouraska) .....	3.6
Raccordement de la route no 2A (St-Pascal) à la route no 2 (St-Germain) .....	2.9
Raccordement de la route no 2A à la route no 51 via le 3ième rang de St-Alexandre-de-Kamouraska .....	4.8
Raccordement de la route no 2 (N.-D. du-Portage) à la route no 2 (Rivière-du-Loup) via le chemin de Frasserville ou de l'aéroport	7.8
Raccordement de la route no 2 (Rivière-du-Loup) à la route no 10 (l'Isle-Verte) via le 2e rang de Cacouna .....	14.3
Raccordement du 2e rang de Cacouna à la route no 2 (St-Honoré) via St-Epiphane, St-François-Xavier-Viger et St-Hubert .....	26.7
Raccordement de la route no 51 (Rivière Bleue) à la route no 2 (Cabano) via le chemin de la rivière Cabano .....	16.6
Raccordement du village de Squatec à la route no 2 (Ste-Rose-du-Dégelé) via St-Emile et St-Godard .....	34.6
Raccordement du village de Biencourt à la route Ste-Rose-Squatec .....	6.2
Chemin Rimouski — Squatec — Cabano .....	72.3
Raccordement du chemin de Cabano (Seigneurie de Témiscouata) à la route 10 (Trois-Pistoles) via St-Cyprien .....	32.9
Raccordement du village de St-Jean-de-Dieu à la route Rimouski — Squatec — Cabano (Squatec) .....	21.5
Raccordement du village de St-Clément à la route Trois-Pistoles — Cabano .....	2.6
Raccordement du village de St-François-Xavier-des-Hauteurs à l'ancienne route no 6 (Ste-Luce-sur-Mer) via St-Gabriel, St-Dominat et Luceville .....	22.3

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
Raccordement de la route no 6 (Mont-Joli) à la route no 6 (Grand-Métis) via Priceville .....	5.4
Raccordement de la route no 6 (St-Moise) à la route no 6 (Baie-des-Sables) via St-Noel et St-Damase .....	16.0
Raccordement de la route no 6 (Matane) à la route no 6 (Amqui) via St-Jean-Baptiste-Vianney et St-Thercisius .....	40.2
Raccordement du village de St-Zéon à la route no 6 (Amqui) .....	14.9
Raccordement du village d'Albertville à la route no 6 (Causascal) .....	7.4
Raccordement de la route no 6 à Matapedia (pont Interprovincial) .....	0.4
Raccordement de la route no 6 à Cross-Point (nouveau pont Interprovincial) .....	1.7
Route Transgaspésienne — de Ste-Anne-des-Monts à New Richmond .....	86.8
Raccordement de la route no 6 (Bridgeville) à la route no 6 (Anse-à-Beaufils) (Chemin Lemieux) .....	9.7
Raccordement de la route Gaspé — Murdochville (baie-de-Gaspé-Sud) à la route no 6 (York, canton) .....	11.2
Chemin Anse-Pleureuse — Murdochville — Gaspé (Intersection de la route no 6) .....	81.6
Raccordement de Murdochville à la route Transgaspésienne .....	35.3
Raccordement du village de St-Jean-de-Cherbourg à la route no 6 (Grosses-Roches) .....	10.0
Raccordement du village de St-Thomas-de-Cherbourg à la route no 6 (Grosses-Roches) via les routes du cinquante-et-un et des Grosses-Roches .....	6.8
Raccordement du village de St-Paulin-Dalibaire à la route no 6 (Les Méchins) .....	10.4
Raccordement du village de St-Octave-de-l'Avenir à la route no 6 (Cap-Chat) via la route des Grands Fonds .....	11.4
Raccordement du village de St-Adelme à la route no 6 (Petite Matane) .....	6.0
Raccordement du village de St-Luc à la route no 6 (Matane) .....	6.4

**District n° 3**

Chemin Bondville (intersection route 39) — Knowlton (tour du lac Brôme) .....	6.8
Chemin Adamsville (intersection route 13) à Brigham (intersection route 40) .....	8.0
Raccordement de Foster village à la route no 39 .....	1.4
Raccordement de St-Etienne-de-Bolton à la route no 1 .....	2.6
Chemin Magog (intersection route no 1) St-Benoit-du-Lac (Pères Bénédictins) .....	10.5
Chemin Valley, raccordement de la route 13 (Sutton) à la route 52 (Owens-Corner) via Brôme .....	9.5
De Waterloo (route 1) à Shefford-Ouest et à Sweetsburg (route 52) et le raccordement de Shefford-Ouest à la route 1 (Granby) ..	23.2

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
Raccordement de la route 39 (Warden) à la route 13 (Roxton-Falls) via St-Joachim .....	13.8
Raccordement de la route no 1 (à l'ouest de Granby) à Mawcook, Ste-Cécile-de-Milton jusqu'à la route 32 (St-Dominique) via le rang St-Dominique .....	13.8
Raccordement de la route 22 (St-Guillaume) à la route 20 (St-Hugues) .....	13.4
Chemin Bon-Conseil (intersection route 9) à Nicolet (route no 3) via Ste-Perpétue et Ste-Monique .....	22.4
Raccordement de la Grande Ligne (Grantham ouest) via le 4e rang à la route 20 et à la route 9 .....	3.63
Raccordement de St-Majorique à la route no 9 via le rang et 3e ..	3.26
Raccordement de la route 34 (St-Augustin-de-Woburn) via Notre-Dame-des-Bois et la Patrie à la route no 28 (Cookshire) .....	39.3
Raccordement de la route 22 (L'Avenir) à la route 32 (South Durham) via route Ployart et le chemin du 10e rang .....	9.43
Le boulevard Bernard de la route no 9 à la jonction des routes 20 et 22 et les raccordements de Drummondville à la route no 9 .....	3.8
Raccordement de la route 20 (à l'est de St-Cyrille) à la route 5 (Richmond) via St-Lucien; raccordement de la route 5 (Kingsey-Falls) à St-Félix et de là les doux raccordements à la route de Richmond .....	35.5
La Baie (route 3) — St-Cyrille (route 20) .....	20.4
Raccordement de la route 20 à la route 9 via le 2e rang de Wendenover et Simpson .....	1.4
Raccordement de la route 20 (St-Albert) à la route 5 (Warwick) et à Tingwick et St-Rémi jusqu'à la route 34 .....	24.7
Raccordement de Victoriaville (limite nord) à la route no 9 (St-Louis-de-Blandford) via le rang des Beaudet, la Grande Ligne et le chemin Lemieux .....	15.05
Raccordement de la route St-Louis Princeville à la route no 9 dans Blandford et St-Louis-de-Blandford .....	4.72
Raccordement de la route 5 (Princeville) au chemin de la Grande Ligne dans St-Louis-de-Blandford .....	7.66
Chemin Roxton-Falls (route no 13) St-Valérien — St-Dominique .....	15.0
Raccordement de St-Alphonse à la route no 1 (Granby) .....	5.7
Raccordement de Valcourt à la route 39 via chemin de Lawrenceville .....	3.5
Raccordement de Bonsecours à la route 39 .....	3.6
Raccordement de la route 28 (Lennoxville) via le chemin Spring à la route no 1 (Ascot Corner) .....	6.38
Chemin Sherbrooke (intersection route 1) — Rock Forest — Deauville (intersection route 1) .....	4.9
Chemin Sherbrooke (intersection route 1) à St-Elie d'Orford .....	3.7
Chemin Sherbrooke (limites de la cité) à Ste-Catherine (Katevale) et à Magog (limites de la cité) .....	15.1
Chemin de Ste-Catherine (intersection chemin de Sherbrooke) à Brissett's Corner (intersection route 5) via Hatley Nord village ....	5.7

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
Chemin de Magog (route 1) au Parc National Mont Orford .....	3.1
Chemin Rock-Island (intersection route 5) à Beebe .....	3.6
Chemin Massawippi (intersection route 5) à Hatley, Kingscroft jusqu'au village de Ways-Mill .....	9.8
Raccordement de la route 1 (Sherbrooke à la route 39) (St-Camille) via Stoke .....	22.7
Raccordement de la route 5 (Windsor-Mills) à la route 32 (Wotton) via St-Georges .....	15.9
Chemin St-Georges à Asbestos .....	7.9
Raccordement de la route 1 (Disraéli) à la route 34 (Stratford) ....	8.6
Raccordement de la route 1 (Disraéli) à la route 28 (Lambton) ..	18.3
Raccordement de Thetford-Mines à la nouvelle route 1 via rue Johnson .....	1.6
Raccordement de la route 1 (S.-C.-de-Marie) à la route 28 (St-Évariste) .....	15.3
St-Évariste (route 28) Shenley — St-Martin (route 24) Armstrong (route 23) .....	23.5
Raccordement de la route 32 (Wottonville) via St-Adrien, St-Joseph-de-Ham à la route no 1 (Weedon) .....	23.5
Chemin Sherbrooke Est (limite de la cité de Sherbrooke) à Bromptonville (intersection route 5) .....	5.4
Raccordement de la route no 5 (limites nord) de Sherbrooke à St-Denis de Brompton, St-François-Xavier et Windsorville (intersection route 5) .....	17.8
Raccordement de Ste-Edwidge à la route no 28 (Lennoxville) via Johnville à Martinville .....	13.5
Chemin de Danville à Nicolet Falls .....	4.0
Raccordement de St-Claude à la route no 5 .....	6.3
Chemin du Club de Ski de Thetford-Mines au Mont Adstock dans Coleraine et St-Méthode .....	7.8
Raccordement de St-Jacques-de-Leeds à la route no 1 (Pontbriand) via Kinnears'Mills .....	15.4
Raccordement de la route 49 (Lourdes) à la route 3 (Deschâtel-lons) via Villeroy .....	23.5
Chemin de St-Antoine-de-Tilly (route 3) à St-Appollinaire route 9) à St,Agapite (route 5) et St-Gilles (chemin Craig) .....	13.6
Raccordement de la route 34 (Nantes) via Ste-Cécile et St-Sébastien à la route 28 (Lambton) .....	23.8
Chemin St-Georges — St-Benoit — Shenley .....	15.7
Raccordement de la route 28 (St-Victor) à la route 1 (Tring-Jonction) via St-Jules .....	10.1
Raccordement de la route 3 (Ste-Croix) à la route 5 (Dosquet) et le prolongement jusqu'au village de Ste-Agathe .....	24.6
Raccordement de la route 5 (St-Gilles) à St-Jacques-de-Leeds et à la route 1 (Leeds Station) via le chemin Craig et St-Pierre-de-Broughton .....	39.1
De la route 23 (Ste-Marie-de-Beauce) à St-Elzéar et à St-Sylvestre jusqu'au chemin Craig .....	15.8

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
Raccordement de la route 28 (Bury) via Scotstown à la route 34 (Nantes) .....	30.7
Le chemin de Scotstown à La Patrie, Chartierville et à la frontière des États-Unis .....	20.6
Sawerville (route 27) — St-Malo (route 27) .....	12.3
<b>District n° 4</b>	
Ancienne route no 1, dans Marieville .....	4.6
Ancienne route no 3, sections dans les comtés de Beauharnois et de Châteauguay .....	14.7
Ancienne route no 17 de Dorion à Ste-Madeleine-de-Rigaud et la section (Pointe-Fortune) .....	18.4
Chemin Petite Côte Ste-Rose, dans Fabreville, St-Elzéar et d'Auteuil, reliant les routes nos 8, 11A et 11; ainsi que les raccordements de l'Autoroute des Laurentides .....	10.2
Chemin St-Elzéar-en-Bas, rang St-Elzéar et chemin St-François dans Chomedey Cité et Duvernay ville, raccordement de la route no 11A à la route no 11 et à la route no 18 .....	9.1
Chemin St-Martin-en-Bas, raccordement de la route no 11 à la route no 11A dans Chomedey Cité .....	3.4
Raccordement du chemin St-Léonard à la route no 37 via chemin et montée Rivière-des-Prairies .....	2.1
Boulevard Leduc, raccordement de la route no 2 (Pointe-aux-Trembles) jusqu'à la section à voie divisée dans Montréal-Nord ..	7.3
Chemin de la côte St-Michel et Montée de la Savanne, dans St-Michel et St-Léonard-de-Port-Maurice, raccordement du Boulevard Pie IX au Boulevard Métropolitain .....	2.5
Chemin St-Léonard, de la fin du Boulevard Métropolitain dans Montréal-Est et Pointe-aux-Trembles jusqu'à la route no 2 via Boulevard des Deux-Prairies .....	1.2
Montée des Sources, de la route no 37 dans Pierrefonds à l'intersection de la montée St-François, dans Dorval et Montée St-François .....	4.8
Montée St-Jean de route no 37 dans Ste-Geneviève, à l'avenue Hymus dans Pointe-Claire .....	2.8
Montée St-Charles de la route no 37 dans Ste-Geneviève à la route no 2 dans Beaconsfield .....	3.2
Tour de l'Île Bizard, rue du Pont et Montée du Milieu dans l'Île Bizard .....	13.0
Montée St-Léonard, dans Ville d'Anjou, raccordement du Boulevard Métropolitain à la rue Sherbrooke (route no 2) .....	1.2
Raccordement route no 2 Coteau-du-Lac à la route no 17 Ste-Madeleine-de-Rigaud, via St-Clet .....	13.6
Raccordement de la route no 3 St-Timothée à route no 4 dans Très St-Sacrement paroisse, via St-Louis-de-Gonzague .....	11.2
Raccordement route no 3 Beauharnois à route no 3 St-Stanislas-de Kostka, via chemin de la rivière St-Louis sud et rang du 6 .....	18.3

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
Raccordement route no 3 Port Lewis près de St-Anicet à route no 4 Huntingdon via le chemin de Planches (Plank Road) .....	8.2
Raccordement route no 3 Ste-Barbe à route no 4 Huntingdon et à Athelstan, via chemin New-Erin .....	10.5
Raccordement route no 4 (Godmanchester) à route no 3 (Dundee et frontière des États-Unis) via 5ème rang et 6e rang et 8e concession, Chemin Smallman et 2e et 3e Concessions Dundee .....	12.4
Raccordement route no 52 à la frontière des États-Unis, via chemin Huntingdon-Providence Line, dans Himchinbrook .....	2.7
Raccordement route no 3 (Cazaville) à route no 4 (Huntingdon)	4.0
Raccordement St-Chrysostôme à la frontière des États-Unis (Franklin canton) via St-Antoine-Abbé .....	12.6
Raccordement route no 4 (Howick) à route no 14 (St-Malachie-d'Ormstown) via rang du 3 et chemin Tullogorhum .....	8.1
Raccordement route no 4 (Howick) à la frontière des États-Unis (Havelock) via St-Chrysostôme et chemin Châteauguay — New-York State .....	13.4
Raccordement route no 4 (St-Paul-de-Châteauguay) à chemin de l'Église, Ste-Clotilde via chemin Rivière-des-Fèves-Nord et Norton Creek .....	7.8
Raccordement route no 36 (St-Urbain-Premier) à St-Chrysostôme, via Ste-Clotilde .....	11.5
Raccordement de Ste-Clotilde à la route Laprairie-Hemmingford (Hemmingfird) via 3e rang Edwardston et chemin Back Bush est	6.4
Raccordement route no 36 (Sherrington) à la frontière des États-Unis, via Hemmingford, chemin Sherrington, New-York sud .....	13.8
Raccordement de l'ancienne route no 3 (ville de Léry) à route no 3 (Châteauguay-Centre) via le chemin de la Commune .....	3.4
De Châteauguay-Centre, intersection route no 3 à la Réserve de Caughnawaga via chemin Caughnawaga .....	2.2
Raccordement route no 9C (Ste-Catherine-d'Alexandrie) à Ste-Clotilde, via St-Rémi jusqu'à la montée Hope .....	17.0
Chemin St-Isidore-Jonction à la réserve de Caughnawaga .....	1.0
Raccordement route no 3 (Delson) à la route no 36 (St-Isidore) via St-Constant et montée St-Régis et le chemin principal .....	12.0
Raccordement Ste-Philomène — St-Isidore .....	3.6
De route no 36 (St-Michel) à route no 36 (Sherrington) via Montée Baston .....	11.4
De route no 36 (St-Edouard) à route no 9A (St-Jacques-le-Mineur) via Montée St-Edouard .....	5.2
De route no 36 (St-Michel) à route no 9A (St-Philippe) via St-Mathieu .....	8.0
Montée Henrysburg, dans St-Bernard-de-Lacolle .....	1.0
Rang St-André de route no 36 (St-Cyprien) à la frontière des États-Unis dans St-Bernard-de-Lacolle .....	12.0
Raccordement route no 9A Notre-Dame-du-Mont-Carmel à route no 9, via Montée Guay .....	3.0
Raccordement route no 9B St-Paul-de-l'Ile-aux-Noix) à route no 9A (St-Cyprien) via chemin 4ème Ligne .....	3.2

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
Raccordement route no 36 à route no 9B via chemin 1ère Ligne dans St-Blaise .....	6.9
De la route no 9A (St-Jacques-le-Mineur) à route no 36 (Lacadie) via Montée du Ruisseau .....	8.0
Raccordement route no 9B à route no 36 (Lacadie) .....	6.0
Raccordement route no 9B à route no 36 via Rang Lacadie .....	2.8
Raccordement de la route no 3 (Boucherville) à route no 9 (St-Bruno) via le chemin La Rabastalière .....	9.2
Raccordement de St-Amable à la route no 1, cité de Jacques-Cartier, via chemin du Tremblay .....	14.7
Chemin de la Savane, dans St-Hubert et Boucherville .....	4.1
Raccordement route no 3 (Varennes) à route no 9 dans la ville de Beloeil, via Ste-Julie .....	14.1
Raccordement route no 3 (Verchères) à route no 47 (St-Marc) via Ste-Théodosie .....	11.9
Raccordement route no 3 (Contrecoeur) à la route no 47 (St-Antoine) via chemin de la Pomme d'Or .....	6.0
Raccordement route no 47 (St-Rock) à la route no 3 (Tracy) via Côte St-Jean .....	10.1
Raccordement de Ste-Victoire à la route no 3 (St-Pierre-de-Sorel) via chemin 1ère Rivière Sud .....	5.5
Raccordement de Massueville à route no 3 (St-Michel d'Yamaska) via chemin Bord-de-l'eau .....	6.9
Raccordement Massueville à la route no 21, via Ste-Victoire .....	11.0
Raccordement de la route no 12 (St-Thomas-d'Aquin) à la route no 3 (tS-Robert) via St-Barnabé, St-Jude, St-Louis et St-Robert ..	26.2
Raccordement de la route no 20 (St-Simon) à la route no 9 via route St-Liboire .....	3.2
Raccordement de la route no 21 (St-Charles) à la route no 9 (Douville) via Chemin du Grand Rang .....	12.6
Raccordement de St-Nazaire à la route no 9 via Rang Lamaque ..	4.3
Raccordement de St-Théodore-d'Acton village à la route no 13 ..	2.2
Raccordement de la route no 32 à la route no 9 via rang Charlotte dans St-Liboire .....	3.0
Raccordement de St-Liboire à la route no 9 .....	3.2
Raccordement de Ste-Christine à la route no 32 .....	2.0
Raccordement de la route no 32 (St-Dominique) à la route no 1 (St-Paul-d'Abbotsford) via St-Pie .....	12.2
Raccordement de St-Pie à la route no 32 (St-Joseph) via le chemin de la rivière .....	11.5
Raccordement de la route no 9 (Ste-Madeleine à la route no 1 (Marieville) via St-Jean-Baptiste .....	12.5
Raccordement de St-Jean-Baptiste à la route no 21 (St-Hilaire) via la route de la Montagne .....	4.8
Raccordement de la route no 12 (St-Damase) à la route no 9 (Ste-Madeleine) via le rang Argenteuil .....	5.8
Raccordement de la route no 1 (Marieville) à la route no 40 (St-Grégoire-le-Grand) .....	5.1

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
Raccordement de la route no 40 à la route no 40A, via le rang de la Montagne dans St-Grégoire d'Iberville .....	3.2
Raccordement de St-Ignace-de-Stanbridge à la route no 7 (St-Athanasie) via N.-D.-de-Stanbridge et St-Alexandre .....	17.2
Raccordement de la ville de Bedford à la route no 1 (St-Paul d'Abbotsford) via Farnham et St-Ange-Gardien .....	21.6
De la route no 52 (Dunham) à la frontière des États-Unis, via Freleighsburg et le chemin Richford .....	13.2
Raccordement de St-Armand-Ouest à la route no 7 (Philipsburg) .....	2.0
Raccordement de la route no 52 (Venise-en Québec) à la route no 52 (St-Sébastien) .....	3.2
Raccordement de la route no 52 à la frontière des États-Unis, via le chemin East Alburg .....	3.6
Raccordement de la route no 7 (Ste-Anne-de-Sabrevois) à la route no 52 (Clarenceville) .....	8.7

### District n° 5

Ancienne route no 2 de la route no 2 à l'ouest du village d'Yamachiche à l'intersection de la même route à l'est de Berthier .....	28.6
Ancienne route no 8	
a) De la route no 29 (ville de St-Eustache) à la nouvelle route no 8 (St-Augustin) .....	5.2
b) De l'intersection ouest de la route no 8 dans la ville de Gatineau, jusqu'à Pointe-à-Gatineau .....	2.7
Ancienne route no 11	
a) De la nouvelle route no 11 (Ste-Adèle) à la même route dans Val-David .....	6.1
b) Dans Ste-Agathe et Ivry-sur-le-lac .....	3.3
c) De l'Annonciation au lac Saguay, via Bellerive et Nominingue .....	17.8
d) De Lac-des-Ecorces à Mont-Laurier, via Val-Barette ..	13.3
e) De la route 11 (Robertson et Pope) à la même route (Maniwaki) via Ste-Famille-d'Aumont .....	25.9
f) Dans Messine .....	2.0
Ancienne route no 19 de Shawinigan à Grand-Mère via Ste-Flore Chemin des Trois-Rivières à St-Boniface via Les Forges .....	3.9
	16.4
Chemin Shawinigan — St-Barnabé, via St-Gérard, St-Mathieu, St-Elie et Charette .....	26.2
Raccordement route no 19-B (St-Boniface) à la route no 44 (St-Paulin) via Charette .....	7.0
Raccordement route no 2 (Pointe-du-Lac) à la ville de Trois-Rivières, via le rang Ste-Marguerite .....	6.5
Raccordement route no 2 (Trois-Rivières) à l'aéroport et au chemin des Forges dans St-Michel-des-Forges .....	6.4
Chemin St-Barnabé — St-Sévère — Yamachiche .....	8.6

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY*	Longueur en milles Length in miles
Raccordement de la route no 44 (Sud de St-Paulin) au chemin de Louiseville—St-Gabriel, via St-Angèle .....	5.2
Chemin St-Didace — St-Alexis .....	14.5
Raccordement de Ste-Ursule à l'ancienne route no 2 via St-Justin et le chemin du Bois-Blanc .....	7.5
Raccordement de St-Justin à l'ancienne route no 2 via le chemin l'Ormière .....	1.9
Louiseville — St-Gabriel-de-Brandon, via St-Edouard .....	20.0
Raccordement de l'ancienne route no 2 à la route no 43 dans St-Cuthbert et St-Norbert .....	1.5
Chemin de Berthier au quai de St-Ignace .....	4.0
Raccordement route no 43 (St-Gabriel-de-Brandon) à la route no 48 (St-Félix-de-Valois) via St-Cléophas et à la route no 41 (Berthier) via Ste-Elisabeth .....	24.0
Raccordement des routes nos 2 et 41 de Lanoriaie à St-Thomas ..	8.6
Raccordement des routes nos 2 et 48 de Lavaltrie à St-Paul .....	8.5
Raccordement des villages de Ste-Elisabeth et de Notre-Dame-de-Lourdes .....	3.6
Raccordement des routes nos 43 (Ste-Émérie-de-L'Énergie) et 42 (St-Côme) .....	6.4
Raccordement des routes nos 48 (St-Félix-de-Valois) et 33 (Rawdon) via Ste-Mélanie .....	15.0
Raccordement du village de Ste-Béatrix à la route no 42 au sud du village de St-Ambroise-de-Kildare, via le chemin de Comté ....	10.1
Raccordement de la route no 42 dans St-Alphonse-de-Rodriguez à la route no 33 dans le village de Rawdon .....	7.3
Raccordement des routes nos 33 (St-Ligouri) et 48 (St-Paul) via St-Ligouri et Crabtrees .....	11.7
Raccordement de la route no 33 (Rawdon) à la route no 18 via le boulevard Pontbriand .....	6.2
Raccordement de la route no 18 à la route no 33, via les chemins rond de Courses, Chute Darwin et Rawdon — Ste-Julienne .....	3.6
Raccordement des routes nos 48 et 48A, via les chemins Bas et Petite l'Assomption Côté sud .....	9.4
Raccordement des routes nos 33 (L'Épiphanie) et 18 (Mascouche) via les chemins de la Cabana Ronde .....	10.9
Raccordement Ste-Thérèse à la route no 29 via la Montée Sanche ..	2.0
Raccordement de la route no 11 (Ste-Thérèse) à la route no 29 (St-Placide) via St-Augustin et St-Benoit .....	20.0
Raccordement de la route no 11 (Ste-Tsérèse) à la route no 29 (St-Placide) via Ste-Monique, Ste-Scholastique et les chemins de la côte St-Vincent .....	17.7
Raccordement de la route no 11 (St-Jérôme) à la route no 30 (Mille Isles) .....	12.8
Raccordement des routes nos 29 (Rosemère) et 11 (Ste-Thérèse) via la Montée du Moulin et le chemin Bas Ste-Thérèse .....	2.9
Raccordement de la route no 11 (Ste-Thérèse) à la route no 65 via le chemin côte St-Louis dans Ste-Thérèse .....	3.6

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
Raccordement de la route no 11 (St-Janvier) à la route no 65 (Ste-Anne-des-Plaines) .....	5.8
Chemins des Hauteurs (St-Jérôme — St-Hippolyte), du 11e Rang et partie du chemin de Ste-Marguerite .....	16.5
Raccordement du village de Morin-Heights à la route no 11 (Piedmont) via St-Sauveur .....	6.0
Chemin Ste-Adèle — Ste-Marguerite .....	8.0
Raccordement du lac Marois à la route no 11 (Prévost) .....	2.7
Raccordement de la route 30 (Ste-Agathe) via Ste-Lucie à la route 30 (Lantier) .....	13.1
Chemin du lac Supérieur, via lac Carré, jusqu'à la route no 11 (St-Faustin) .....	9.9
Chemins St-Jovite à Mont-Tremblant, Beauvallon, Duplessis et du Chalet jusqu'au chemin du lac Supérieur .....	21.0
Raccordement du village de St-Benoit à la route no 29 (St-Eustache) via la Fresnière .....	10.1
Raccordement des villages de Pointe-Calumet et St-Benoit via St-Joseph-du-Lac .....	7.4
Raccordement de la route no 8 au nord de St-Hermas au chemin de la Côte-St-Louis dans Ste-Scholastique .....	4.0
Raccordement de la route no 8 à la route no 41 via le chemin Côte St-Louis dans Ste-Scholastique .....	4.0
Raccordement de la route no 8 (St-Hermas) à la route no 29 (St-André) via le chemin de la Rivière Rouge .....	8.3
Raccordement de la route no 8 (St-Philippe) à la route no 31 (Brownsburg) .....	4.1
Raccordement de la route no 30 (Morin-Heights) à la route no 31 (canton Montcalm), via le chemin du lac des Seize-Iles .....	17.0
Chemin Tour du Lac dans St-Adolphe d'Howard .....	2.0
Raccordement de la route no 31 (Arundel) à la route no 57 (St-Rémy d'Amherst) .....	9.8
Raccordement de la route no 8 (Papineauville) à la route no 57 (Namur), via St-André-Avellin et Chénéville .....	29.8
Chemin St-André-Avellin — Ripon — Chénéville .....	9.1
Raccordement du lac MacGregor à la route no 8 (Templeton), via chemin Perkins .....	10.8
Raccordement de La-Macaza à la route no 11 (L'Annonciation) .....	6.1
Raccordement de lac St-Paul à la route no 11 (Mont-Laurier), via le côté est de la Rivière La Lièvre .....	22.1
Raccordement de Messine à la route no 11 (Gracefield), via Blue-Sea .....	10.2
<b>District n° 6</b>	
Chemin de Kippawa à Témincamingue .....	5.7
Raccordement de la route 46 (N.-D.-du-Nord) vers New-Liskeard jusqu'à la frontière de la province d'Ontario .....	1.9
Raccordement de la route 46 (Rollet) à la route 59 (Rouyn) via Cloutier et Beaudry .....	27.4

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY*	Longueur en milles Length in miles
Chemin du Rapide 7, de l'usine Hydro-Électrique (Landanet) à la route 59 (Cadillac) .....	37.8
Raccordement de la route 62 (St-Isidore) à la route 46 (N.-D.-du-Nord) via St-Eugène .....	12.0
Raccordement de la route 62 (Lorrainville) via St-Placide jusqu'à la route 46 .....	10.1
Raccordement Normétal à la route 45 (St-Jacques-du-Dupuy) ....	11.7
Raccordement de la route 63 (Duparquet) à la route 101 (Province d'Ontario) via le rapide Danseur .....	15.8
Route Amos-Matagami et l'embranchement des Mines Matagami	119.7
Route Senneterre-Chapais-Chibougamau-St-Félicien, jusqu'à la limite du comté de Roberval .....	238.6
<b>District n° 7</b>	
Raccordement du village de Lac à la Croix à la route 55 .....	1.3
Route St-Jérôme — St-Bruno via St-Gédéon et rang IV Signai ainsi que la sortie du rang des Iles et le rang X de St-Bruno .....	15.2
St-Gédéon — Alma — via rang VII .....	3.9
Raccordement de l'Ascension-de-Notre-Seigneur à la route no 55 (St-Coeur-de-Marie) .....	4.1
Raccordement de Chicoutimi-Nord (Boulevard Ste-Geneviève) au pont sur la rivière aux Vases dans le canton Tremblay .....	7.0
Route du Lac Clair de Chicoutimi-Nord à l'intersection du rang II dans St-David et Falardeau .....	13.3
Route Chicoutimi-Nord à Ste-Rose-du-Nord jusqu'au quai .....	27.1
Raccordement du quai de l'Anse-St-Jean à la route 16 .....	5.2
Route côté Nord de la rivière Saguenay de Shipshaw à route 55 (canton Taché) .....	24.4
Raccordement de N.-D.-du-Rosaire (canton Rouleau à la route 55 (canton Taché ou St-Nazaire) .....	17.6
Raccordement du Lac Kénogami à la route 16 (Jonquière) via Chemin Pibrac .....	8.2
Raccordement du rang 3 (Shipshaw) à Arvida (rue du pont Price) .....	6.3
Raccordement de St-Charles-Borromée (canton Bourget) à Arvida (rue Pont Price) .....	10.9
Raccordement du canton Bégin au village de St-Ambroise .....	8.5
Raccordement de Notre-Dame-des-Monts à la route no 15 (St-Aimé-des-Lacs) .....	5.9
Chemin de Ceinture de l'Île au Coudres .....	14.9
Raccordement de St-Placide à la route 15 au nord de Baie St-Paul .....	9.1
Route no 15 alternative via Port-au-Persil, dans St-Fidèle et St-Siméon .....	3.9
Raccordement de la route 15 (St-Hilarion) à la route 15A (Les Éboulements) et au quai de St-Joseph-de-la-Rive .....	11.0
Raccordement de St-François-Xavier de la Petite Rivière à la route 15 .....	7.3
Raccordement du quai de la Canada Steamship Line (Tadoussac) à la route no 15 .....	0.6

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles Length in miles
Raccordement de Sacré-Coeur à la route 15 (Tadoussac) .....	9.0
Raccordement du village de Ste-Thérèse-de-Colombier à la route no 15 .....	1.3
Raccordement du village de Bersimis à la route 15 .....	0.8
Raccordement du village de Godbout à la route 15 .....	1.4
Raccordement du village de Ste-Marguerite à la route 15 .....	2.8
Raccordement de Clark City à la route 15 .....	1.0
Raccordement de St-Ludger-de-Milot à la route 55 (Ste-Monique-de-Honfleur) .....	12.3
Raccordement de la route 55 (nord de Péribonka) via St-Augustin jusqu'à la route St-Ludger — Ste-Monique .....	8.0
Raccordement du village Ste-Jeanne-d'Arc à la route 55 .....	0.8
Raccordement du village de St-Michel-de-Mistassini à la route no 55 (Mistassini) .....	4.3
Raccordement du village de Ste-Elisabeth (canton Proulx) à la route 55 (Mistassini) .....	8.7
Raccordement de St-Stanislas à la route no 55 (Mistassini) .....	10.0
Raccordement de Notre-Dame-de-Lorette à la route 15 (Mistassini) via la route Perron et St-Eugène .....	14.7
Raccordement de Girardville à la route no 55 (Albanel) .....	10.3
Raccordement de St-Edmond à la route 55 (Normandin) .....	5.29
Raccordement de St-Thomas-Didyme à la route 55 (Normandin) .....	9.6
Raccordement village de la Pointe-Bleue à la route no 55 (Roberval) .....	3.9
Raccordement de St-Hedwidge à la route 55 (Roberval) via la route des Sauvages .....	6.5
Raccordement de Lac Bouchette à la route 55 (Chambord) .....	13.9
Raccordement de St-André à la route 55 (Chambord) .....	9.9
Route de Chibougamau, de la route 55 (St-Félicien) jusqu'à la limite du comté d'Abitibi-Est .....	116.8

**ENTRETIEN PAR COMTÉ  
1960-1961**

**MAINTENANCE PER COUNTY  
1960-1961**

**Longueurs en milles**

**Length in miles**

<b>COMTÉ</b> <b>COUNTY</b>	<b>Entretien par le Département</b>	<b>Routes subven- tionnées</b>	<b>Total</b>
	<b>Maintenance by the Department</b>	<b>Roads subsi- dized</b>	
Abitibi-Est .....	233.13	1,286.25	1,519.38
Abitibi-Ouest .....	150.11	764.87	914.98
Argenteuil .....	147.33	452.28	599.61
Arthabaska .....	106.25	589.20	695.45
Bagot .....	85.70	295.48	381.18
Beauce .....	162.65	669.76	832.41
Beauharnois .....	43.30	133.25	176.55
Bellechasse .....	116.86	217.31	334.17
Berthier .....	100.11	262.88	362.99
Bonaventure .....	169.14	561.45	730.59
Bourget .....	26.27	12.73	39.00
Brome .....	93.51	489.79	583.30
Chambly .....	63.83	135.06	198.89
Champlain .....	59.14	297.52	356.66
Charlevoix .....	217.69	210.36	428.05
Châteauguay .....	88.77	224.00	312.77
Chicoutimi .....	152.37	318.96	471.33
Compton .....	160.91	651.79	812.70
Deux-Montagnes .....	74.49	201.07	275.56
Dorchester .....	83.81	626.62	710.43
Drummond .....	147.79	443.11	590.90
Duplessis .....	25.58	—	25.58
Frontenac .....	131.93	490.43	622.36
Gaspé Nord .....	225.40	142.60	368.00
Gaspé Sud .....	183.54	112.27	295.81
Gatineau .....	174.35	1,024.42	1,198.77
Hull .....	1.13	1.92	3.05
Huntingdon .....	107.58	326.08	433.66
Iberville .....	43.91	165.60	209.51
Iles-de-la-Madeleine .....	—	107.33	107.33
Jacques-Cartier .....	64.55	21.17	85.72
Joliette .....	106.96	353.89	460.85
Jonquière Kénogami .....	78.74	259.49	338.23
Kamouraska .....	105.52	334.95	440.47
Labelle .....	139.59	791.42	931.01
Lac Saint-Jean .....	70.66	211.77	282.43
Laprairie .....	85.83	119.93	205.76
L'Assomption .....	79.68	207.61	287.29
Laval .....	97.83	36.64	134.47

COMTÉ COUNTY	Entretien par le Département Maintenance by the Department	Routes subven- tionnées Roads subsi- dized	Total
Laviolette .....	105.57	188.52	294.09
Lévis .....	92.81	176.16	268.97
L'Islet .....	127.23	256.26	383.49
Lotbinière .....	131.65	450.23	581.88
Maskinongé .....	63.72	292.68	356.40
Matane .....	138.56	129.62	268.18
Matapedia .....	98.10	243.84	341.94
Mégantic .....	112.53	589.86	712.39
Missisquoi .....	83.79	449.34	533.13
Montcalm .....	91.81	323.99	415.80
Montmagny .....	82.26	129.37	211.63
Montmorency .....	157.19	63.89	221.08
Napierville .....	49.26	109.33	158.59
Nicolet .....	113.78	581.15	694.93
Papineau .....	145.89	918.11	1,064.00
Pontiac .....	143.04	897.33	1,040.37
Portneuf .....	94.22	578.37	672.59
Québec .....	110.93	206.99	307.92
Québec-Est .....			
Québec-Ouest .....			
Richelieu .....	59.29	137.75	197.04
Richmond .....	108.01	477.63	585.64
Rimouski .....	114.31	291.33	405.64
Rivière-du-Loup .....	100.87	235.47	336.34
Roberval .....	92.57	713.55	806.12
Rouville .....	66.58	213.39	279.97
Rouyn Noranda .....	115.11	332.57	447.68
Saguenay .....	252.88	143.00	395.88
Saint-Hyacinthe .....	71.94	214.46	286.40
Saint-Jean .....	94.88	126.43	221.31
Saint-Maurice .....	60.66	277.13	337.79
Saint-Sauveur .....			
Shefford .....	106.01	609.91	715.92
Sherbrooke .....	33.67	181.70	215.37
Soulages .....	23.00	166.41	189.44
Stanstead .....	69.41	525.10	594.51
Témiscamingue .....	165.68	395.18	560.86
Témiscouata .....	115.42	520.84	636.26
Terrebonne .....	201.79	640.15	841.94
Trois-Rivières .....	4.43	8.17	12.60
Vaudreuil .....	50.01	180.92	230.93
Verchères .....	53.79	189.11	242.90
Wolfe .....	108.75	398.65	507.40
Yamaska .....	48.71	328.36	377.07
<b>TOTAL:</b>	<b>8,266.05</b>	<b>27,443.54</b>	<b>35,709.59</b>

**HIVER 1961 - 1962****WINTER 1961 - 1962**

Chemins entretenus par le ministère de la Voirie — Roads maintained by the Department of Roads .....	11,534
Chemins entretenus par les municipalités ou les organisations locales avec subventions du ministère — Roads maintained by municipalities or by local organizations with grants from the Department .....	24,178
Longueur totale — Total length .....	35,712

N.B. — Suivant le degré d'importance des chemins entretenus, le ministère de la Voirie paie une subvention de \$250 ou de \$175 par mille, si ces routes sont situées à l'ouest d'une ligne limitée au nord du Saint-Laurent par la route No 19, reliant Trois-Rivières à La Tuque, et au sud du Saint-Laurent, par la route No 34, reliant Ste-Angèle, Victoriaville, Lac Mégantic et Woburn. Les subventions sont de \$275 ou \$200 par mille pour les chemins situés à l'est de la ligne susmentionnée.

N.B. — According to the importance of the roads maintained, the Department pays a subsidy of \$250 or of \$175 per mile, if these roads are located west of a line bounded on the north of the St. Lawrence River by Highway No. 19, lining Trois-Rivières with La Tuque and in the south of the St. Lawrence River, by Highway No. 34 connecting Ste. Angèle, Victoriaville, Lac Mégantic and Woburn. The subsidies are \$275 and \$200 per mile for roads located to the east of the dividing line above mentioned.

## SYMBOLE DE SOLIDARITÉ NATIONALE

De tout temps, la route a joué dans l'histoire de notre pays un rôle prépondérant, tant du point de vue économique que politique.

Aussi loin que l'on remonte dans le temps, au début de la colonie française, ne voit-on pas un Champlain s'aventurer vers l'Ouest mystérieux en empruntant la rivière Ottawa; après lui, c'est Cavelier de LaSalle qui découvre le Mississippi et en descend le cours jusqu'au golfe du Mexique; puis c'est La-Vérendrye qui se rend plus tard aux Rocheuses. Hudson, tantôt à la solde des Hollandais, tantôt à celle des Anglais, découvre la rivière de l'Etat de New-York et la Baie du grand nord Canadien qui portent son nom.

Citons deux explorateurs anglais qui feront des voyages d'exploration pour mieux nous faire connaître l'étendue de notre pays; Mackenzie, qui donne son nom au fleuve qui l'emporte jusqu'à la mer Arctique, et Fraser, qui explore les bords du Pacifique à la hauteur de la rivière qui porte son nom.

Comme on vient de le voir, presque tous ces grands explorateurs ont emprunté la mer, les rivières, les cours d'eau intérieurs; ils se servaient de ce "chemin qui marche", comme Pascal appelle ces grandes voies d'eau.

Mais pour nous, hommes du XXième siècle, nous avons un autre moyen de communication, d'un intérêt plus immédiat et plus vital: la route, la route qui s'accroche au sol, à la terre, surmontant les obstacles qui s'opposent au développement de la ligne tracée, la route qui transporte rapidement le voyageur à destination.

"L'ambition ne hante que l'homme", dit-on. La démonstration de cet adage serait facile si nous nous arrêtons quelques instants pour constater les progrès

## SYMBOL OF NATIONAL SOLIDARITY

At all times, highways have played a preponderant role in our history, either from the point of view of politics or of economics.

At the very start of French establishment in Canada, we see an adventurous Champlain travelling the Ottawa River to explore the mysterious West; after him, it is Cavelier de LaSalle who discovers the Mississippi River and follows its course to the Gulf of Mexico. Then there is LaVérendrye who becomes the first white man to see the Rocky Mountains. Hudson working either for the Dutch or English discovers, in the State of New York, the river that bears his name and in the far Canadian North, the Bay also of his own name.

Let me further mention two English explorers who spent their lives gaining New Frontiers for our country; MacKenzie who gave his name to the river that flows into the Arctic and Fraser who, farther South, explores the Pacific Coast and travels the river that today bears his name.

As we have seen up to now, all these great explorers used rivers for their travels; these "Highways that walk" as they are called by the great Pascal.

For those of us of the 20th Century, we have means of communication of a greater and immediate interest; it is the modern highway that surmounts all natural obstacles to ensure rapid and safe travel.

"Ambition haunts only man". The demonstration of this common saying is easily made if we stop to consider for a moment the progress made in the building of highways.

Man has always wanted to establish his mastery over rebellious Nature which raised obstacles to the free travel

rapides réalisés dans le domaine routier. Parti du sentier tracé par les sabots des animaux, on a pu redécouvrir les tracés de routes qui triomphaient des obstacles naturels, montagnes, rivières, marécages, savanes, déserts. L'homme a voulu ensuite dompter, maîtriser cette nature rebelle opposée à son déplacement libre, et c'est de là qu'est née cette technique, élevée à une véritable science, qui nous permet toutes les audaces de vitesse et de poids déplacé.

Chez nous, au Canada, plus peut-être qu'ailleurs, la route a joué un grand rôle politique. Les pères de la Confédération en avaient saisi toute l'importance, eux qui avaient promis aux provinces maritimes un chemin de fer pour les relier au centre du pays et aux provinces intérieures de l'Ouest en vue de leur assurer un débouché vers la mer.

Ainsi se réalisait la fière et audacieuse devise canadienne "A MARI AD MARE". De la mer à la mer.

De telles promesses étaient indispensables à cette époque, car il y avait alors de forts courants d'annexion aux Etats-Unis, encouragés par la tendance naturelle des courants économiques dirigés du Nord au Sud et inversement. La politique d'expansion ferroviaire va renverser cette tendance pour en faire un courant d'expansion Est-Ouest. Ce but sera atteint le jour où Lord Strathcona enfoncera le dernier crampon dans le rail, l'historique crampon d'or, jour considéré comme un événement national de souveraine importance, car la liaison de l'Océan Pacifique Atlantique par ce ruban d'acier qui serpentait un territoire exclusivement canadien, était réalisé.

Cet événement vital prit place le 7 novembre 1885 à Craigellachie, près de Ravelstolke, en Colombie Britannique; il va se répéter très prochainement, dans cette même Colombie, à Roger Creek, où l'on inaugura officiellement

of men. It is this ambition that sent him in the pursuit of techniques raised to the level of a science. We have discovered methods of conquering natural obstacles: mountains, rivers, marshes, tundras, deserts, etc. Man has shown such audacity that one may now dream of speed and loads unthinkable up to now.

In Canada, the highway has played an important political role.

The Fathers of Confederation sized up the importance of transcontinental communication when they promised the Maritime Provinces a railway that would supply the connecting link between Central Canada and the Western Plains as far as the Pacific Coast.

Thus was realized our Canadian motto, "A MARI USQUE AD MARE," from sea to sea.

Many hold promises had to be made at that time as there was a strong current of public opinion which favored annexation to the United States and this strengthened by the natural tendencies of economic currents to flow from North to South and conversely.

The policy of railway expansion upset this tendency and changed it into an East West current. This end was achieved when Lord Strathcona drove the last golden spike of the Trans Continental railway.

What a national event of historical and sovereign importance ! We had through this ribbon of steel united our country and shown our mastery over a land that had finally reached its natural boundaries.

It was in 1949 that the General Government passed an Act that authorized the construction of a Trans Continental Route and set the responsibility of its construction to the Provincial Governments. The following rights were reserved for the Federal Authority; approbation of plans, control of expenditure and the payment to the respective

un nouveau tronçon de la route Trans-Canada.

Qu'il nous soit permis de dire deux mots de cette artère vitale pour notre grand pays. C'est en 1949 que le Parlement Fédéral entérine le projet de construction d'une route transcanadienne et charge les gouvernements provinciaux du soin d'exécuter les travaux; il confie, en outre, au ministère fédéral des Travaux Publics les attributions suivantes: approbation des plans et contrôle des dépenses, versement des subventions du gouvernement fédéral aux provinces.

En fait, l'approbation du ministère est indispensable pour tous documents relatifs aux projets, plans, devis, soumissions, contrats, exécution des travaux, engagements des ingénieurs-conseil et des experts, etc.

Quant à notre province, faute d'entente préalable avec le gouvernement fédéral, les travaux n'ont commencé qu'en 1961. Le tronçon qui nous concerne aura une longueur d'environ 391 milles sur un développement total de 4,882 environ. Cette tranche coûtera approximativement 350 millions de dollars sur un montant global de \$1 milliard.

Le succès de l'entreprise est tel que les deux grands partis politiques ont tous deux inscrit à leur programme la construction d'un second réseau routier parallèle au premier, mais plus septentrional, dans le but évident d'élargir la bande de terrain trop étroite que nous habitons.

Cette tendance est normale chez des hommes politiques de tous les groupes, car ils ont constaté la rapidité et l'intensité du développement économique du pays où apparaissaient des voies nouvelles de pénétration. C'est pourquoi ces mêmes politiciens estiment qu'un autre réseau routier facilitera l'accès à des territoires nouveaux et permettra une exploitation plus grande et plus efficace de toutes les richesses qu'offre l'arrière-pays, l'hinterland canadien. Est-ce un rêve,

Provinces of the Grants provided by Act.

In fact, the approbation of the Federal is essential for all documents relating to plans, specifications, tenders, contracts, construction of the work, engagement of consulting engineers, experts, etc.

Returning to my own Province, I may say that due to lack of an agreement with the Federal Authorities, the actual work on Trans-Canada Highway only started in 1961. The sector in our Province will cover 391 miles out of the total length of 4,882 miles. Our part will cost about \$350 million out of a total of \$1 milliard.

In the face of such achievement, it is not surprising to see that all Political Parties have set in their program the construction of a second Trans-Continental Highway, but farther North to enlarge the narrow band we occupy presently.

Such major programs are normal for the politicians of all groups, as they have seen with their own eyes the rapidity and intensity of the economic development of the country where new roads of penetration have been built.

The same politicians estimate that a new Trans-Continental road system will not only give access to new territories, but also allow for greater and more efficient exploration of the natural resources that are locked in the Canadian hinterland. Is it a dream or simply Utopia?

Such, maybe, is a normal reaction from one who quickly considers the possibility of such a project. But these views change when one considers the results and success obtained in the past. When the three great Trans-Continental railway routes were completed at the very beginning of this century, projects of this nature were considered as waste and even, the squandering of public monies for political benefits.

une utopie ? Peut-être, mais c'est une réaction normale, devant les résultats et les succès obtenus dans le passé, par la construction de grandes voies transcontinentales, tant ferrées que routières. Et dire qu'au début du siècle, des projets de cet ordre étaient considérés du domaine du gaspillage, tandis que, de nos jours, de pareilles réalisations sont admises, vu le rôle qu'elles ont joué, jouent et joueront dans la liaison du pays.

La Trans-Canada en soi a été le sujet d'interprétations diverses. Certains y ont vu un symbole d'unité nationale, d'autres plus enthousiastes et excessifs sont même allés jusqu'à suggérer de substituer à la feuille d'érable que l'on aimeraît voir représentée sur un futur drapeau canadien, un long trait symbolisant le grand réseau transcontinental.

D'autres, plus modérés, n'allant pas jusqu'à souhaiter la suppression de la feuille d'érable, verraient assez bien l'addition d'un signe quelconque sous cette feuille, une ligne droite, par exemple, qui rappellerait le lien symbolique de l'union de toutes les provinces, grâce à cette route transcanadienne.

Si certains, comme on l'a dit plus haut, voient dans notre Trans-Canada un symbole d'unité, dans une diversité géographique, économique et ethnique, d'autres, aussi enthousiastes peut-être, mais sûrement plus réalistes, voient dans cette artère vitale un emblème de solidarité nationale pouvant entraîner chaque groupe à oeuvrer dans son orbite respective à la grandeur du pays.

Nous sommes tous solidaires les uns des autres et nous comptons sur cette solidarité pour poursuivre notre commune destinée en terre canadienne.

Now, such projects are matter of fact, and their importance to the development of our Country fully recognized by all.

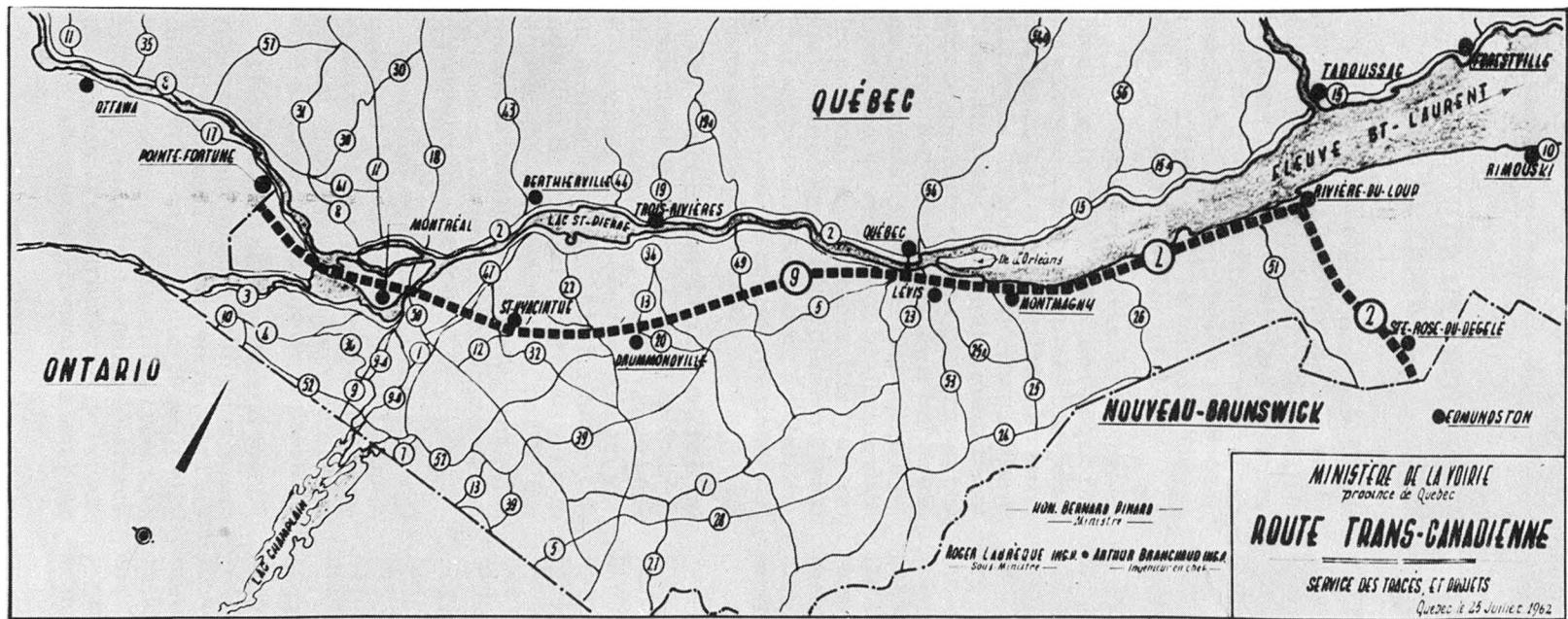
The Trans Canada Highway has given rise to many interpretations. Many point to it as a further symbol of National Unity. Others, more enthusiastic, have gone so far as to suggest that the future Canadian flag contain a long straight line to represent the Trans Continental Route which, to them, is the binding force for all Provinces.

Others, not as excessive, do not wish to see the removal of the Maple Leaf but rather, would like to retain it with the addition of a straight line underneath to represent, by symbol, union of the Provinces due to the Trans Continental Highway.

If some, as we have said earlier, see in our Trans Continental Highway the symbol of unity, others enthusiastically and realistically see in this vital artery the emblem of National solidarity which shoul bind all groups together so that they may work for the glory of our Country.

We receive strength one from another and we have to reckon with this solidarity if we are to pursue our common destiny in this Canadian Land of Opportunity.

This Canada is your country and it is my country. In a human manner and with reciprocal comprehension of the solidarity that binds us to the same soil and to the same facts, we will more clearly understand one another and work more efficiently to the glory of our Country, which I am pleased to recognize as your Country but also as mine.



La photo ci-dessus illustre le tracé de la route transcanadienne dans les limites de la province de Québec. Commencé en 1961 avec l'aide du gouvernement fédéral, le projet, dont le coût total est estimé à plus de \$360 millions, devrait être terminé vers 1966.

The above photo shows the Trans-Canada Highway within the limits of Quebec. Started in 1961 with the financial co-operation of the federal Government, this project, estimated to more than \$360 millions should be determined around 1966.



## HISTORIQUE DES ROUTES DU QUÉBEC

Les toutes premières routes du Canada remontent au milieu du 17e siècle. Elles convergeaient vers la ville de Québec, capitale de la Nouvelle-France, venant de quelques établissements situés près de la ville. La première route construite en 1665 avait 16 milles de long et reliait Chambly à Montréal.

Des routes primitives furent également construites à la même époque par les seigneurs, gentilhommes français à qui Louis XIV avait distribué des terres fertiles le long du majestueux fleuve Saint-Laurent. Ces routes conduisant aux seigneuries étaient construites par une main-d'oeuvre formée d'habitants, qu'on appelait corvée et que, jusqu'à récemment, on employait beaucoup dans les plus vieilles provinces. Par leur travail, les habitants contribuaient, selon leur intérêt et l'utilisation, à l'élaboration de ce système routier qui desservait leurs propres propriétés.

Ces routes étaient d'un caractère local seulement, mais, en 1721, un système de routes nationales à l'échelle provinciale s'ébauchait. Durant cette année, un jeune avocat de Paris, M. Eustache Lanoüillier de Boisclerc, obtenait un monopole des messageries et, par le fait même, le transport des voyageurs entre Québec et Montréal, avec l'autorisation d'y construire une route.

De Boisclerc établit sa route de 180 milles sur la rive nord du Saint-Laurent, et, durant 15 ans, il exploita commercialement ce qui demeure aujourd'hui encore une voie principale de la province.

Il fut plus tard nommé "grand voyer", poste qui équivalait à celui de ministre ou de commissaire de la voirie, car l'administration britannique jugeait elle-même pratique l'organisation créée sous le régime français. La milice était responsable de la construction et de l'entretien du chemin, qui constituait soit pour

## HISTORICAL ACCOUNT OF THE ROADS OF THE PROVINCE OF QUEBEC

The very early roads in Canada originated in about the middle of the 17th Century. They led towards the City of Quebec, Capital of the New France, from settlements located near the City. The first road built in 1665 was 16 miles long and linked Chambly to Montreal.

Primitive roads were also built at the same period by the seigniors, French noblemen to whom Louis the XIV had granted fertile lands along the majestic St. Lawrence River. These roads, leading to seignories, were built with labour recruited among farmers, which was called corvée and which, until recently, was resorted to quite often in the oldest provinces. By their labour, these farmers contributed, according to their interest and usefulness, to the elaboration of a road system, which served their own lands.

These roads were of a local character, but, in 1721, a provincial highway system was initiated. In that year, a young lawyer from Paris, Mr. Eustache Lanoüillier de Boisclerc, obtained a transportation monopoly and, accordingly the handling of travellers between Quebec and Montreal with authorization to build a road.

De Boisclerc located his 180 miles long highway on the North Shore of the St. Lawrence, and during 15 years exploited commercially what still remains a main highway of the Province.

He was later on appointed "grand voyer", a function which corresponded with the title of Minister of Roads or Road Commissioner, as the British administration found effective the organization existing under the French regime. The Militia was responsible for the construction and maintenance of roads, which constituted either for the French

les Français ou pour les Anglais une artère stratégique que l'on améliorait le plus possible.

En grande partie, les premières routes qui sillonnaient la province n'étaient que des sentiers sur lesquels les colons se rencontraient à bord de leurs calèches à deux roues qu'ils avaient amenées de France. En 1735, il existait un service de diligences qui mettait quatre jours et demi à couvrir la distance entre Québec et Montréal. Vers 1805, la première barrière à péage s'établissait au Bas-Canada et la circulation sur les routes principales atteignait un sommet. Mais avec l'érrection du chemin de fer, le système routier à péage fut négligé et les perspectives d'artères de communications abandonnées.

D'ailleurs, à cette époque, les routes, même les grandes routes, étaient dans un état pitoyable; elles devenaient de véritables bourbiers lorsqu'il pleuvait et disparaissaient littéralement sous des nuages de poussière par beau temps. Aussi, quand l'automobile fit son apparition, les communications laissaient-elles à désirer dans la province.

Vers 1912, il était évident que l'automobile constituait un mode de transport installé à demeure et que la province se devait d'organiser un plan permanent de voirie.

La voirie provinciale était alors dirigée par un sous-ministre sous la direction du ministère de l'Agriculture. Le gouvernement provincial autorise un emprunt de \$10 millions afin d'aider les municipalités à créer un réseau provincial de grandes routes. Quatre artères principales furent construites durant la période de 1912 à 1916.

Après la guerre de 1914-18, la province de Québec s'attaque à un programme de réfection et de construction de son réseau. C'est ainsi que les routes rurales furent améliorées afin de faciliter l'écoulement des produits agricoles aux marchés urbains.

or the English a strategic artery which was improved as much as possible.

For the most part, the early roads existing in the Province were only paths on which the colons met aboard their caleches, two wheeled-vehicles they had brought from France. In 1735, a stage-coach service operated between Quebec and Montreal, taking four days and a half to cover the distance. Around 1805, the first toll-gate was established in Lower-Canada and the traffic on the main roads reached the top. But with the coming of railways, the toll-gate highway system was neglected and the prospects of communication arteries abandoned.

Furthermore, at that time, the roads, even the main highways, were in a pitiful condition; they were real mud-pits during the rain and invaded by dust in fine weather. Thus, when automobiles first appeared, the means of communications were far from satisfactory in the Province.

Around 1912, it was evident that the automobile constituted a transportation system which was to remain permanently and the Province was bound to organize a permanent programme of roads.

At that time, the provincial road service was directed by a Deputy-Minister under the jurisdiction of the Department of Agriculture. The Government authorized the borrowing of \$10 millions so as to help the municipalities in the creation of a provincial highway network. Four main arteries were built during the 1912 to 1916 period.

After the 1914-18 war, the Province of Quebec tackled a programme of road repairing and construction of its network. Thus rural roads were improved to facilitate the sale of farm products on urban markets.

Out of the ten Canadian provinces, the Province of Quebec is the only one to operate a toll autoroute, which extends on a length of 29 miles, linking

Des dix provinces du Canada, Québec est la seule à exploiter une autoroute à péage, soit un tronçon de 29 milles reliant Montréal à Saint-Jérôme. Cette magnifique autostrade, qui sera prolongée cette année sur une distance de 11 milles en direction du nord, rejoint le boulevard Métropolitain à la périphérie de Montréal. Ses six pistes de roulement ont fait disparaître en partie la paralysie qui caractérisait la circulation aux abords de la métropole surtout durant les fins de semaine alors que les citadins s'évadent en très grand nombre vers les majestueuses Laurentides.

D'autre part, le Premier Ministre du Québec, l'hon. Jean Lesage, annonçait, le 13 avril dernier, la décision de son gouvernement de construire, au coût de \$60 millions, une seconde autoroute à péage d'un type tout aussi moderne entre Montréal et Sherbrooke, le principal centre industriel et commercial des Cantons de l'Est. Les travaux débuteront en 1963 pour se terminer aux environs de 1966.

Le gouvernement de Québec accorde présentement une grande attention aux problèmes de voirie de portée provinciale. Il a clairement manifesté ses intentions de deux façons. D'abord en élargissant les pouvoirs de l'Office des Autoroutes du Québec, qui exerce maintenant sa juridiction sur tout le territoire de la province et, en second lieu, en souscrivant au programme conjoint qui permet au pouvoir central de participer dans la proportion de 50% à la construction de la route transcanadienne dans la province. Commencée en 1961, les travaux se poursuivent à un rythme accéléré, principalement entre Montréal et Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent. Cette partie sera complétée par l'ération d'un immense pont-tunnel qui doit enjamber le fleuve, entre Montréal et Boucherville. Ce projet est de l'ordre de plus de \$60 millions. Les études préliminaires tirent à leur fin et l'on prévoit que la construction débutera dès cet automne.

Montreal to St. Jerome. This magnificent autostrade, which will be extended this year on a 11 miles distance towards the North, crosses the Metropolitan Boulevard at the outskirts of Montreal. Its six lane road did away with slowness, which affected the traffic in the section near Montreal, especially over the week-ends, when urban citizens proceed in large number towards the majestic Laurentides.

On the other hand the Prime-Minister of the Province of Quebec, Honourable Jean Lesage, announced, on the 13th of April last, the decision of his Government to build, at a cost of \$60 millions, a second toll autoroute, as modern as the other one, between Montreal and Sherbrooke, the principal industrial and commercial centre of the Eastern Townships. Work will start in 1963 to be completed around 1966.

The Government in taking a great interest at the present time in the provincial highway net-work. Its intentions have been clearly shown by the extension of the powers of the Quebec Autoroute Authority, which now has jurisdiction over the whole Province and, secondly, in adhering to the joint programme, which allows the central government to participate to the extent of 50% towards the cost of the construction of the Trans-Canada Highway in the Province of Quebec. Started in 1961, the work is accelerated, especially between Montreal and Quebec, on the South Shore of the St. Lawrence River. This section will be completed by a huge tunnel-bridge, which will cross the St. Lawrence River between Montreal and Boucherville. This project is to cost some \$60 millions. The preliminary surveys are nearly completed and expectations are that the construction will start during this fall.

The Province of Quebec will spend, this year \$157 millions on roads. The provincial network extends to 54,804

Québec dépensera cette année \$157 millions. Le réseau de la province comprend 53,804 milles, dont 43,096 milles sont de surface. Les routes en terre s'étendent sur 18,708 milles du réseau global.

Le ministère de la Voirie pour le Québec est dirigé par l'honorable Bernard Pinard, ministre, assité de M. Roger LaBrèque, ing., p., sous-ministre. M. Pinard est président adjoint de l'Association Canadienne des Bonnes Routes et M. LaBrèque fait partie du comité d'organisation de la même association.

miles, out of which 43,096 are surface roads. Earth roads account for 18,708 miles of the total network.

The Department of Roads of the Province of Quebec is under the direction of Honourable Bernard Pinard, Q.C., assisted by Mr. Roger LaBrèque, P.E., Deputy-Minister. Honourable Mr. Pinard is joint chairman of the Canadian Good Roads Association while Mr. LaBrèque is a member of the organization committee of the same Association.

**POLITIQUE ROUTIÈRE  
DE LA  
PROVINCE DE QUÉBEC**

La route est devenue un instrument indispensable au développement économique d'une région donnée. Comme les autres provinces, Québec n'a pas échappé à cette règle. La voie publique est un facteur de progrès si puissant que nos gouvernements lui accordent volontiers une importance de plus en plus grande. C'est la raison pour laquelle l'administration présente lui consacre des crédits imposants.

Construire dans la province de Québec un réseau routier de grande classe demeure un problème d'envergure qu'aucun gouvernement ne saurait solutionner en un tourne-main. Voilà pourquoi il faut parler de voirie en termes d'intégration et de planification afin de jauger avec précision les répercussions profondes que l'exécution des projets majeurs pourra provoquer dans l'économie générale. En effet, on conçoit mal un réseau routier en fonction de nos besoins sans l'apport d'un plan directeur bien mûri. L'essor industriel et commercial, le nombre croissant des automobiles en circulation, la hausse constante des budgets posent à l'attention des dirigeants des problèmes cruciaux que seule une planification bien comprise pourra résoudre.

Notons que cette planification vise surtout les grandes routes. Québec est bien partagé au point de vue de routes secondaires. La province compte présentement plus de 45,000 milles de routes d'inégale importance. Malheureusement, dans le passé, l'attention s'est surtout portée sur la construction de voies régionales, avec la conséquence que les routes de grande classe ont été oubliées. Québec possède présentement environ 150 milles de voies divisées répartis entre l'autoroute des Laurentides, le boulevard Métropolitain de Montréal et autres. Ses artères principales sont congestionnées par le développement de l'industrie du transport

**ROAD POLICY  
OF THE  
PROVINCE OF QUEBEC**

The highway has become a tool indispensable to the economic development of a given region. Like the other provinces, Quebec did not escape this rule. The public highway is a factor of progress so powerful that our governments give it willingly a greater and greater importance. This is the reason why the present administration gives it imposing budgets.

To build in the Province of Quebec a high class roads network remains a large scale problem which no government could solve in the twinkling of an eye. This is why one must talk roads in terms of integration and planning so as to evaluate with precision the deep repercussions which the carrying out of the major projects can provoke in the overall economy. In fact, one can hardly conceive a roads network in function of our needs without the contribution of a well matured master plan. The industrial and commercial expansion, the increasing number of automobiles on the road, the constant increase of the budgets bring to the attention of the directors of the crucial problems which only a well understood planning can solve.

Let us note that this planning affects mainly the large highways. Quebec is well provided as regards secondary roads. The Province has presently more than 45,000 miles of roads of uneven importance.

Unfortunately, in the past, attention was mainly given to the construction of regional roads, with the consequence that the high class highways were forgotten. Quebec now owns 150 miles of divided highways distributed between the Laurentians Autoroute, the Montreal Metropolitan Boulevard and others. Its main arteries are congested by the development of the transport in-

et la progression rapide et constante des véhicules en circulation.

Nécessité donc d'amorcer le plus tôt possible le réaménagement du réseau routier. Mais ce réaménagement ne pouvait se faire sans une augmentation sensible des crédits et sans la réorganisation structurale du ministère lui-même. Comme premier pas, le ministère de la Voirie a fait adopter en 1961 une loi constituant l'Office des Autoroutes du Québec, loi qui transformait l'ancien office formé spécialement pour surveiller la construction de l'autoroute des Laurentides, au nord de Montréal. Le nouvel organisme pourra entreprendre davantage puisque sa juridiction maintenant s'étend à toute la province et non plus à une région donnée.

L'Office des Autoroutes du Québec a pour objet:

- a) L'étude de tout projet d'autoroutes et de travaux connexes que peut lui confier en tout temps le lieutenant-gouverneur en conseil;
- b) La préparation de plans et devis de tout projet d'autoroutes, voies de raccordement, améliorations, etc.
- c) La construction, l'administration et l'entretien des autoroutes et voies de raccordement.

Comme on le voit, la politique du ministère tend vers une décentralisation des pouvoirs, décentralisation qui devient le fer de lance du plan directeur établi en prévision des dix prochaines années.

Quant au budget mis à la disposition du ministère de la voirie pour l'exercice fiscal 1962-63, il est de l'ordre de \$152,779,000, somme qui demeure bien en deçà de nos besoins. Ceci représente quand même tout près de 17% du budget total de la province.

Notons que dans Québec les crédits attribués à la voirie sont les troisièmes en importance, puisqu'ils ne sont dépassés que par ceux de la Santé et de la Jeunesse. Nos dépenses ordinaires atteindront \$57 millions, plus de \$50 millions devant aller à l'entretien. D'autre

dustry and the rapid and constant increase in the number of travelling motor-vehicles.

Therefore the necessity to begin the soonest possible the reorganization of the roads network. But this re-organization could not be affected without a noticeable increase of the budgets and without the structural re-organization of the Department itself. As a first step, the Department of Roads had adopted in 1961 an act establishing the Office of Autoroutes of Quebec, legislation which transformed the old Office created especially to supervise the construction of the Laurentians Autoroute, North of Montreal. The new organization will be able to undertake more since its jurisdiction now covers the whole Province and not only a given region.

The objectives of the Office of Autoroutes of Quebec are:

- a) the study of all autoroutes projects and connected work which the Lieutenant-Governor-in-Council may order at any time;
- b) the preparation of the plans and specifications of all autoroutes projects, junctions, improvements and all connected work, etc.;
- c) the construction of autoroutes, their administration and maintenance and that of junction roads.

As it may be seen, the policy of the Department tends towards a decentralization of the powers, decentralization which becomes the spearhead of the master plan established in revision of the next ten years.

As regards the budget placed at the disposal of the Department of Roads for the fiscal year 1962-63, it is in the order of \$152,779,000 (M), amount which remains much below our needs. This represents just the same almost 17% of the total budget of the Province.

Let us note that in Quebec the budgets allocated to the Department of

part, le ministère de la Voirie a pris à son compte, en 1962, plus de 800 milles de nouvelles routes, dont 300 milles de voies minières et 500 milles de chemins secondaires. Etant donné que le coût de l'entretien menace de monter en flèche, le ministère poursuivra, encore cette année, des expériences en vue de dresser un inventaire réel du réseau routier de la province. Cet inventaire, une fois terminé, permettra d'établir des normes, grâce auxquelles la capacité portante des chaussées sera sensiblement augmentée.

Mais, pour le moment, c'est la grande voirie qui préoccupe le plus le ministère. C'est d'ailleurs dans cette optique que l'actuel ministre de la Voirie, l'honorable Bernard Pinard, signait, le 27 octobre 1960, une entente en vertu de laquelle Québec entraît dans un programme conjoint en vue de rendre possible la construction du tronçon québécois de la route Trans-Canada sur la rive sud du Saint-Laurent. Cette artère, partant de la frontière d'Ontario, traversera la ville de Montréal par le truchement du boulevard Métropolitain pour enjamber le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de Boucherville et aboutir finalement à Edmundston, frontière du Nouveau-Brunswick.

Le coût total du projet est estimé à plus de \$250 millions de dollars. Au cours de la saison qui débute, le ministère de la Voirie entend exécuter sur cette artère, à l'ouest et à l'est de Montréal, des travaux pour un montant d'environ \$60 millions de dollars.

L'an dernier, environ \$25 millions ont été appliqués à la route trans-canadienne surtout entre Montréal et Québec. Plusieurs nouveaux contrats seront bientôt accordés avec la perspective que la section Montréal-Québec sera terminée dès 1963. Dès cette année, des études préliminaires seront entreprises relativement à la construction du tronçon Québec-Montmagny, soit une distance de 30 milles. Cette année encore, deux ponts, dont le coût est estimé à \$5 et \$1 millions, seront érigés sur les rivières Richelieu et Yamaska à Beloeil et Saint-Hyacinthe, à l'est de Montréal.

Roads are third in importance, since they are surpassed only by Health and Youth. Our ordinary expenditures will reach \$57 millions, more than \$50 millions having to be spent for maintenance. On the other hand, the Department of Roads took to its charge, in 1962, more than 800 miles of new roads, 300 of which are mining roads and 500 miles are secondary roads. Since the cost of maintenance threatens to climb in spearhead, the Department will continue again this year experiments with a view to make a real inventory of the roads network of the Province. This inventory, once completed, will make it possible to establish standards thanks to which the load bearing capacity of the pavements will be sensibly increased.

But, for the moment, the large highway gives more concern to the Department. It is therefore with this in view that the present Minister of Roads, the Honourable Bernard Pinard, signed, October 27, 1960, an agreement by which Quebec joined a joint programme to make possible the construction of the Quebec portion of the Trans-Canada Highway along the South Shore of the St. Lawrence River. This artery, starting from the Ontario border, crosses the City of Montreal via the Metropolitan Boulevard to span the St. Lawrence River near Boucherville and finally reach Edmundston, New Brunswick border.

The total cost of the project is estimated at more than \$250 million dollars. During the course of the season which begins, the Department of Roads intends to carry out on this artery work for a sum of approximately \$60 million dollars.

Last year, approximately \$25 millions of dollars were applied to the Trans-Canada Highway mostly between Montreal and Quebec City.

Several new contracts will be soon awarded for the completion of the Montreal-Quebec section which will

Le boulevard Métropolitain de Montréal, incorporé à la route Trans-Canada l'an dernier, sera prolongé en direction est sur une distance de quelques milles avant d'entreprendre les travaux en direction du fleuve Saint-Laurent, dont la traversée s'effectuera au moyen d'un pont et d'un tunnel.

A l'ouest de Montréal, d'autres travaux importants seront aussi entrepris à partir de Vaudreuil en direction de la frontière ontarienne, où la transcanadienne ira rejoindre la route 401. Les estimés prévoient que \$2,500,000 seront dépensés cette année en terrassements et fondations. Déjà, \$350,000 ont été appliqués à cette section en 1961.

Quant au projet global, il a été divisé en 13 tronçons pour fins de construction. Ci-après quelques détails sur chacun de ces tronçons:

1) Tronçon QA — Frontière du Nouveau-Brunswick à Rivière-du-Loup — Distance: 65 milles. Les photographies aériennes en vue d'établir le tracé et les recensements de circulation ont été effectués en 1962.

2) Tronçon QB — Rivière-du-Loup à Montmagny. Distance: 83 milles. La photographie aérienne a été faite. Le tracé définitif sera fixé cette année.

3) Tronçon QC — Montmagny à Lauzon. Distance: 35 milles. Les plans seront complétés bientôt, de sorte que certains contrats pourront être accordés avant la fin de l'année.

4) Tronçon QD — Lauzon à Saint-Nicolas. Distance: 12 milles. Le ministère demandera bientôt des soumissions pour travaux de drainage et de terrassements, ainsi que pour la construction de viaducs et ponts plus ou moins importants. Le programme prévoit cependant la construction de deux ponts d'un coût total d'environ \$1 million pour enjamber les rivières Chaudière et Etchemin, qui se déversent dans le fleuve en face de Québec. Les soumissions seront demandées avant l'automne.

5) Tronçon QE — Saint-Nicolas à Drummondville. Distance: 83 milles. Dans cette partie, sept contrats sont en voie d'exécution sur une distance de 48 milles; d'autres seront bientôt ac-

be completed in 1963. This very year preliminary studies will be begun in connection with the construction of the Quebec-Montmagny section, a distance of 30 miles. This year again, two bridges, the cost of which is estimated at \$5 and \$1 millions will be erected on the Richelieu and Yamaska Rivers at Beloeil and Saint-Hyacinthe, East of Montreal. The Montreal Metropolitan Boulevard, incorporated to the Trans-Canada Highway last year, will be extended in the direction of the East over a distance of a few miles before the beginning of the work in the direction of the St. Lawrence River, the crossing of which wil be effected through a bridge and a tunnel.

West of Montreal, other important projects wil also be begun from Vaudreuil in the direction of the Ontario border, where the Trans-Canada Highway will join Highway 401. The estimates foresee that \$2,500,000 will be spent this year on levelling and foundations. Already \$350,000 were applied to this section in 1961.

As regards the global project, it was divided in 13 sections for construction purposes. Hereunder are some details on each one of these sections:

1) QA section — New Brunswick border to Riviere-du-Loup — Distance: 65 miles. The aerial photos to establish the layout and the traffic census were done in 1962.

2) QB section — Riviere-du-Loup to Montmagny. Distance: 83 miles. The aerial photography is completed. The layout will be set this year.

3) QC section — Montmagny of Lauzon. Distance: 35 miles. The plans will be completed soon, so that certain contracts may be awarded before the end of the year.

4) QD section — Lauzon to Saint-Nicolas. Distance: 12 miles. The Department will ask soon tenders for drainage and levelling work and also for the construction of viaducs and more or less important bridges. The

cordés. Pour le moment, il s'agit de travaux de drainage, terrassements, fondation et érection de structures. A la fin de l'été, tout le tronçon sera en construction. Le ministère devra ériger un nombre considérable de ponts, en plus des neuf qu'il a déjà commencés.

6) Tronçon QF — Drummondville à Saint-Simon. Distance: 22 milles. Six entrepreneurs sont à exécuter des contrats de drainage, terrassements et fondations sur la totalité du parcours, sur lequel également on est à construire douze viaducs. Le tracé comprendra un seul pont d'une certaine importance.

7) Tronçon QG — Saint-Simon à Boucherville. Distance: 30 milles. Les seuls travaux préliminaires entrepris sur cette section l'ont été sur une distance de 4.73 milles. D'autres le seront bientôt sur un parcours d'environ 15 milles. La construction de deux structures a débuté et le travail sera accéléré au cours des prochains mois. Le tracé est coupé par deux rivières importantes: les rivières Richelieu et Yamaska. Dans le premier cas, des soumissions publiques seront demandées avant la fin de mai; les autres suivront d'ici la fin de l'année.

8) Tronçon QH — Boucherville au Boulevard Métropolitain de Montréal. Distance: 5.4 milles. Le gouvernement étudie présentement un projet de pont-tunnel pour la traversée du fleuve St-Laurent. Les travaux préliminaires débuteront probablement cette année mais la construction ne sera pas terminée avant quelques années. Il s'agit d'un projet d'une cinquantaine de millions de dollars.

9) Tronçon QI — Montée Saint-Léonard aux voies élevées du Boulevard Métropolitain. Distance: 2.4 milles. Le ministère croit qu'il pourra dès cette année octroyer tous les contrats prévus, y compris ceux des structures.

10) Tronçon QJ — Voies élevées du Boulevard Métropolitain de Montréal. Distance: 7.1 milles. Ce tronçon comprend la partie déjà construite des voies

programme, however, foresees the construction of two bridges of a total cost of approximately \$1,000,000 to span the Chaudiere and Etchemin Rivers which flow into the St. Lawrence facing Quebec City. Tenders will be asked for before Fall.

5) QE section — Saint-Nicolas to Drummondville. Distance: 83 miles. In this section, seven contracts are being carried out over a distance of 48 miles; others will be soon awarded. For the moment, the work consists in drainage, levelling, foundation and erection of structures. At the end of the Summer, the whole section will be under construction. The Department will have to build a considerable number of bridges besides the new ones already begun.

6) QF section — Drummondville to Saint-Simon. Distance: 22 miles. Six contractors are executing drainage, levelling and foundation contracts over the whole distance of the section on which twelve viaducts are also being built. The layout includes only one bridge of a certain importance.

7) QG section — Saint-Simon to Boucherville. Distance: 30 miles. The only preliminary work begun on this section covered a distance of 4.73 miles. Others will begin soon over a distance of approximately 15 miles. The construction of two structures was begun and the work will be accelerated in the course of the coming months. The layout is cut by two important rivers: the Richelieu and the Yamaska Rivers. In the first case, public tenders were asked before the end of May; the others will follow between now and the end of the year.

8) QH section — Boucherville to the Montreal Metropolitan Boulevard. Distance: 5.4 miles. The Government is studying presently a project of tunnel-bridge for the crossing of the St. Lawrence River. The preliminary work will probably begin this year but the construction will not be completed before a few years. This is a project of some \$50,000,000 (M).

9) QI section — Saint-Leonard Climb to the elevated lanes of the Metropol-

rapides érigées il y a deux ans par la Commission Métropolitaine de Montréal; depuis, il a été incorporé à la route Trans-Canada en vertu du bill 43 adopté en 1961 par l'Assemblée législative de Québec.

11) Tronçon QK — Extrémité ouest des voies élevées du Boulevard Métropolitain à Senneville. Distance: 15 milles. Des travaux de drainage, terrassements et fondations se poursuivent sur une longueur de 12 milles. Des contrats pour six viaducs ont déjà été accordés. La balance le sera au cours de l'été.

12) Tronçon QL — Senneville à Dorion. Distance: 7 milles. A cet endroit, un seul contrat d'une longueur de 3 milles a été accordé jusqu'ici pour travaux de drainage, terrassements et fondations. D'autres suivront sous peu, dont ceux qui se rapportent à l'érection d'intersections étagées. Le principal travail de génie de \$7½ millions sera la construction d'un pont sur la rivière Ottawa entre Senneville et l'Ile-aux-Tourtes et d'un autre entre celle-ci et l'Ile Thomas. Dans ce dernier cas, les travaux sont commencés, tandis que dans le premier, des soumissions publiques ont été demandées le 14 juin 1962.

13) Tronçon QM — Dorion à la frontière de l'Ontario. Distance: 22 milles. Dans cette section, le travail d'arpentage est avancé et la préparation des projets est en cours. Au cours de l'été, des soumissions seront demandées pour la construction de trois ponts, tandis que d'autres travaux préliminaires seront exécutés.

La circulation aux abords des grandes villes est devenue un problème épiqueux et Montréal, pour sa part, n'échappe pas à cette règle. Un soulagement a été apporté à la sortie nord de la métropole avec la construction de l'autoroute des Laurentides. D'autre part, le ministère considère sérieusement un projet d'autoroute pour alléger le trafic que la route 2 ne peut plus absorber sur le tronçon Montréal-Québec. A l'ouest, la route transcanadienne servira de déversoir, mais en direction sud, en dépit du fait que la Trans-

itan Boulevard. Distance: 2.4 miles. The Department believes it will be able this year to award all the foreseen contracts, including those for the structures.

10) QJ section — Elevated lanes of the Montreal Metropolitan Boulevard. Distance: 7.1 miles. This section includes the part already built of the rapid traffic lanes built two years ago by the Montreal Metropolitan Board. Since it has been incorporated to the Trans-Canada Highway by virtue of bill 43 adopted in 1961 by the Quebec Legislative Assembly.

11) QK section — West end of the elevated lanes of the Metropolitan Boulevard to Senneville. Distance: 15 miles. Drainage, levelling and Structures work are being carried out over a distance of 12 miles. Contracts for the construction of six viaducts have already been awarded. The balance will be during the course of the Summer.

12) QL section — Senneville to Dorion. Distance: 7 miles. There only one contract for a distance of 3 miles was awarded until now for drainage, levelling and foundations work. Others will follow in a near future, two of which covering the construction of various level junctions. The main engineering work for \$7,500,000 (M) will be for the construction of a bridge across the Ottawa River between Senneville and Ile-aux-Tourtes and another one between that island and Thomas Island . . . In this last case, work has begun, while in the first, public tenders were called for June 14, 1962.

13) QM section — Dorion to the Ontario border. Distance: 22 miles. In this section the survey work is advanced and the preparation of the projects in underway. During the course of the Summer, tenders will be called for the construction of three bridges, while other preliminary work will be carried out.

Traffic at the approaches of the large cities has become a thorny problem and Montreal, for its part, does not escape this rule. A relief was brought to bear at the Northern exit from the Metro-

Canada viendra aboutir à l'éventuel pont de Boucherville; il fallait un exutoire au trop plein de circulation qui traverse présentement le fleuve Saint-Laurent par les ponts Jacques-Cartier, Victoria et Champlain.

Dans les circonstances, l'hon. Pinard a demandé à ses ingénieurs de proposer une solution. Les études ont résulté en un gigantesque plan d'ensemble dont l'exécution coûtera quelque \$30 millions. La première partie du projet prévoit la relocalisation de la route No 3 en bordure du fleuve, de Candiac à Tracy. La nouvelle artère à circulation rapide aura 200 pieds d'emprise et sera à accès limité. Elle comprendra 4 voies de circulation.

Le projet va toucher directement plus d'une demi-douzaine de localités situées sur la rive sud en face de Montréal. Voici quelques détails relativement aux travaux à exécuter:

polis with the construction of the Laurentians Autoroute. On the other hand, the Department is seriously considering an autoroute project to alleviate the traffic which Highway No. 2 can no more absorb on the Montreal-Quebec trunk. To the West, the Trans-Canada Highway will serve as overflow, but in the direction to the South, despite the fact that the Trans-Canada Highway will eventually reach the future Boucherville bridge, an outlet to the overflow of traffic which presently crosses the St. Lawrence River via the Jacques-Cartier, Victoria and Champlain bridges was necessary.

Under the circumstances, the Honourable Pinard has asked his engineers to propose a solution. The studies resulted in a gigantic master plan, the execution of which will cost some \$30 million dollars. The first part of the project foresees the re-localization of Highway No. 3 along the River from Candiac to Tracy. The new rapid traffic artery will have an overall width of 200 feet and will be of limited access. It will have four traffic lanes. The project will touch directly more than half a dozen localities situated on the South Shore facing Montreal. Hereunder are some details relatively to the work to be carried out:

	Longueur-Lenght Milles — Miles	Viaducs Viaducts	Ponts Bridges	Inter- sections	Chemins - Roads Service	Coût - Cost Approx.
CANDIAC .....	1.2		3			\$1,080,000.00
LAPRAIRIE .....	2.2		1	1		1,160,000.00
BROSSARDVILLE .....	3.1		4		6.2	2,846,000.00
PRÉVILLE .....	0.75		1	1		630,000.00
SAINT-LAMBERT .....	2.5		1			1,250,000.00
LONGUEUIL .....	2.8		1		2	2,120,000.00
JACQUES-CARTIER ..	1.3		1			820,000.00
 <b>TOTAL:</b>						 <b>\$9,906,000.00</b>

Le programme comprend également la réfection de la route 3, de Boucher-

The programme also includes the rebuilding of Highway No. 3 from Bou-

ville à Tracy, avec nouvelle relocalisation, ceci en prévision du formidable développement industriel et portuaire prévu dans le secteur. Il prévoit également l'élargissement du Boulevard Taschereau et la construction d'un réseau orienté vers les Cantons de l'Est avec la future autoroute à péage et vers le Vermont, où il fera la liaison avec la route No 7. La route 9 sera aussi prolongée vers les Etats-Unis. La construction de l'autoroute des Cantons de l'Est, décidée en avril dernier, portera le coût total du programme à plus de \$100 millions. Le ministère de la Voirie toutefois considère que le projet est essentiel pour dégager la circulation à la sortie sud de Montréal et collaborer à l'essor économique d'un quadrilatère qui s'industrialise à vue d'oeil.

La future autoroute des Cantons de l'Est, nous le répétons, va s'intégrer au réseau projeté. Cette route à péage à accès limité aura une longueur de 73 milles et elle reliera le nouveau pont Champlain, qui enjambe le Saint-Laurent à l'Ile des Soeurs, à la ville de Sherbrooke, surnommée la Reine des Cantons de l'Est. Sa construction débutera en 1963 pour se terminer en 1965 ou 1966. Le projet prévoit l'érection de 3 postes de péage, 8 échangeurs de trafic et plus de 40 structures de toute sorte. La future autostrade est appelée à desservir l'une des régions les plus progressives du Québec.

Pour le moment, voici quelques-uns des principaux travaux que le ministère entend amorcer ou poursuivre au cours de 1962-63 au sud et à l'ouest de Montréal.

Au point de vue circulation, la ville de Québec et la banlieue connaissent les mêmes difficultés que Montréal, même si la situation n'est pas aussi précaire. C'est pour obvier à ces difficultés que le ministère de la Voirie a ébauché, il y a quelques années, un programme d'envergure destiné à doter la Vieille Capitale et sa banlieue de voies de dégagement de façon à décongestionner le trafic.

L'axe de ce programme, pourrait-on dire, demeure le Boulevard Laurentien,

Cherville to Tracy, with a new re-localization. This is in view of the formidable industrial and harbour development foreseen for the sector. It also foresees the enlarging of the Taschereau Boulevard and the construction of a network oriented towards the Eastern Townships with the future toll autoroute towards the State of Vermont, where it will connect with Highway No. 7. No. 9 will also be extended towards the United States. The construction of the Eastern Townships Autoroute, decided last April, will bring the cost of the programme to more than \$100,000,000. The Department of Roads, however, considers that the project is essential to relieve traffic at the South outlet of Montreal and collaborate to the economic expansion of an area which rapidly becomes industrialized.

The future Eastern Townships Autoroute, we repeat, will be integrated to the projected network. This toll road with limited accesses will be 73 miles long and it will link the new Champlain bridge which spans the St. Lawrence River at L'Ile des Soeurs and the City of Sherbrooke, surnamed the Queen of the Eastern Townships. Its construction will begin in 1963 to be completed in 1965 or 1966. The projects foresees the erection of three toll posts, 8 traffic barterers and more than 40 structures of all kinds. The future autoroute will be called to service one of the most progressive regions of the Province of Quebec.

For the moment, here are some of the main projects the Department intends to begin during the course of 1962-63 South and West of Montreal.

At the point of view of traffic, the City of Quebec and its suburbs experience the same difficulties as Montreal, even if the situation is not as precarious. It is to obviate these difficulties that the Department of Roads began a few years ago a programme to give the Ancient Capital and its metropolitan area entry and exit roads to decongest traffic.

The axis of this programme, could we say, remains the Laurentide Boule-

qui origine à la périphérie de Québec pour s'orienter en direction du nord où il rejoint la route 54 reliant la capitale à la région du Lac Saint-Jean. En construisant cette grande artère, le ministère de la voirie a tenu compte des deux générateurs de trafic les plus importants du secteur: le Jardin Zoologique et le Lac Beauport, deux points d'attrait qui attirent des milliers de visiteurs, surtout au cours des fins de semaine. Il y a aussi le parc des Laurentides, théâtre d'une affluence considérable durant la saison estivale.

Le Boulevard Laurentien, dont le pavage sera entrepris en septembre prochain, a une longueur de 7.8 milles. Il commence au Boulevard Hamel, près des terrains de l'Exposition Provinciale pour s'engager vers le nord en suivant les limites ouest des villes de Charlesbourg et d'Orsainville jusqu'à Notre-Dame des Laurentides. La route a 300 pieds d'emprise avec voies divisées de 24 pieds de largeur et terre-plein de 100 pieds. Elle est à accès limité sur tout son parcours. Cinq intersections sont prévues aux endroits suivants: Boulevard Hamel, 80e rue ouest, Jardin Zoologique, route des Dames et route du Lac Beauport avec viaducs en béton armé à chacune. Le coût de la construction a été établi à environ \$3½ millions.

En 1962, \$3 millions seront dépensés dans Québec et la banlieue pour différents travaux de voirie, y compris ceux du Boulevard Laurentien.

vard which begins at the periphery of Quebec to travel in a North direction where it joins Highway No. 54 linking the Capital to the Lake Saint Jean Region. Building this large artery, the Department of Roads took into consideration the two generators of traffic in the sector: The Zoological Garden and Lake Beauport, two points of attraction which bring thousands of visitors, particularly during weekends. There is also the Laurentide Park, scene of a considerable affluence during the afflence during the Summer Season.

The Laurentien Boulevard, the paving of which will begin next September has a distance of 7.8 miles. It begins at Hamel Boulevard near the Provincial Exhibition grounds going northward following the western limits of the towns of Charlesbourg and Orsainville to Notre Dame des Laurentides. The highway has an overall width of 300 feet with divided lanes of 24 feet and a platform of 100 feet. It has limited accesses over its complete length. Five crossings are foreseen at the following points: Hamel Boulevard, 80th Street West, Zoological Garden, des Dames Road and Beauport Lake road with concrete viaducts at each place. The cost of this road has been established at approximately \$3,500,000 (M).

In 1962, \$3,000,000 will have been spent in Quebec and its metropolitan area for various roads projects, including those of the Laurentien Boulevard.

## LANGUE TECHNIQUE

L'Office de la Langue Française, qui fonctionne sous l'égide du ministère des Affaires Culturelles, a été constitué en vertu d'un bill (no 18) adopté, le 1er avril 1962, par la vingt-sixième législature sous le présent gouvernement. Son rôle est de veiller à la correction et à l'enrichissement de la langue parlée et écrite.

Désireux de travailler à cette épuration dans les sphères qui lui sont propres, le ministère de la voirie facilite et encourage l'usage de bulletins de terminologie distribués périodiquement par l'Office. Mais il a voulu faire davantage en mettant sur pied un service de renseignements qui pourvoit à la diffusion, illustrée de croquis de génie, d'une langue technique correcte. Ce vocabulaire, véhiculé dans les deux langues officielles, constitue, croyons-nous, un apport précieux pour nos ingénieurs et nos techniciens souvent à court de moyens, particulièrement quand arrive le temps de faire la description d'un travail de génie ou d'une pièce d'outillage en un français convenable. Disons, en passant, que l'auteur s'est inspiré assez souvent du cahier des charges des Ponts et Chaussées de France, dont la langue technique s'impose par sa précision et sa clarté.

Les employés de nos services qui recevront les feuillets mobiles sont invités à les conserver afin de se constituer un lexique auquel ils pourront référer à l'occasion.

La constance dans l'effort devrait conduire à l'épuration d'une langue technique trop souvent déparée par des incorrections, quand ce n'est pas par de purs anglicismes, preuve d'une insuffisance de vocabulaire. Les trois croquis publiés ci-après donneront au lecteur une assez juste idée du travail entrepris par le ministère en vue de généraliser dans ses nombreux services l'usage d'une langue technique appropriée, précise, et dont la principale caractéristique sera d'être proprement française.

## TECHNICAL INFORMATION

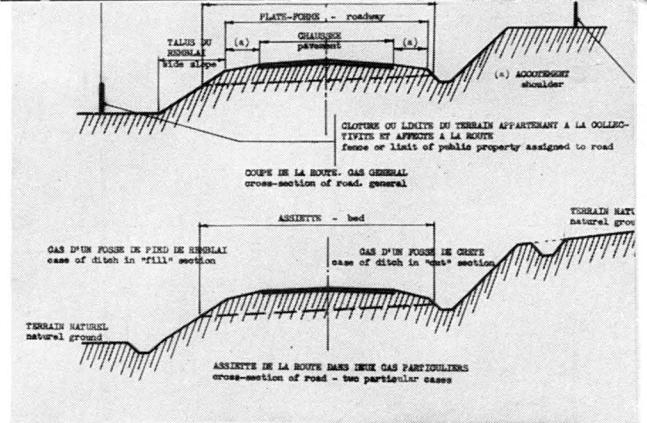
The French Language Bureau acting under the direction of the Department of Cultural Affairs, was established by Bill 18 enacted by the 26th legislature on April 1st 1962. Its object is to foster the correction and enrichment of the spoken and written language.

Realizing the need of such action within its own sphere, the Department of Roads encourages the distribution and use of periodical bulletins published by the Bureau. A further step was taken by the establishment of an information centre whose duties are to diffuse correct terminology illustrated by engineering diagrams. We believe that such a vocabulary, in both official languages, will be of invaluable assistance to our engineers and technicians, especially when descriptions of complicated engineering projects or mechanical devices are involved. It might be pointed out that the author draws freely from the Specifications enforced by Ponts et Chaussées of France. This manual is necessarily authoritative when clarity and precision of expression are considered.

Our employees receiving the publications from our information centre are urged to keep them in order to form a lexicon to which they might refer when needed.

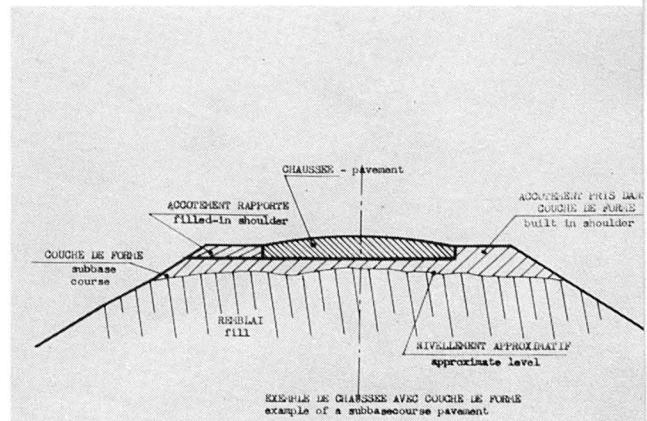
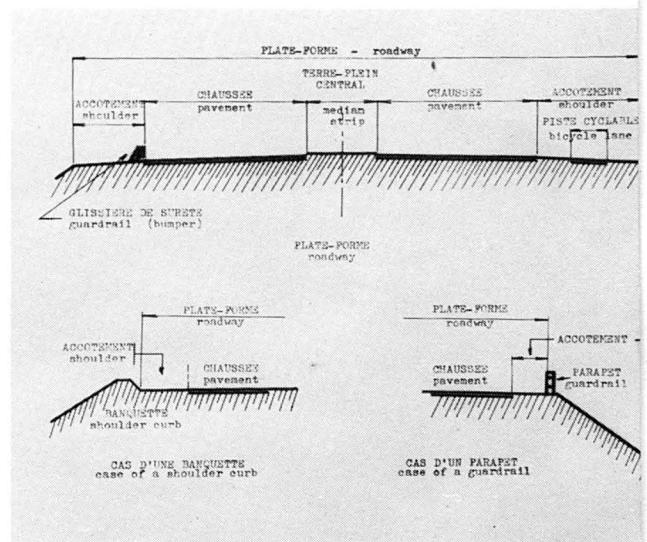
Continued effort should bring about a technical vocabulary essentially correct and free of anglicisms.

The three following sketches indicate what is being done by the Department in order to further, throughout its different services, the use of a proper French technical terminology.



Trois illustrations des diagrammes bilingues mis à la disposition du personnel de la voirie en vue d'améliorer la langue technique écrite et parlée.

Bilingual diagrams distributed to the personnel in order to better the spoken and written technical language.



Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 858