

To the HONOURABLE H. G. CARROLL,

*Lieutenant-Governor of the Province of Quebec.*

May it please Your Honour,

I have the honour to submit the report of the Department of Highways for the year 1929.

Respectfully submitted,

J. E. PERRAULT,

*Minister of Highways*

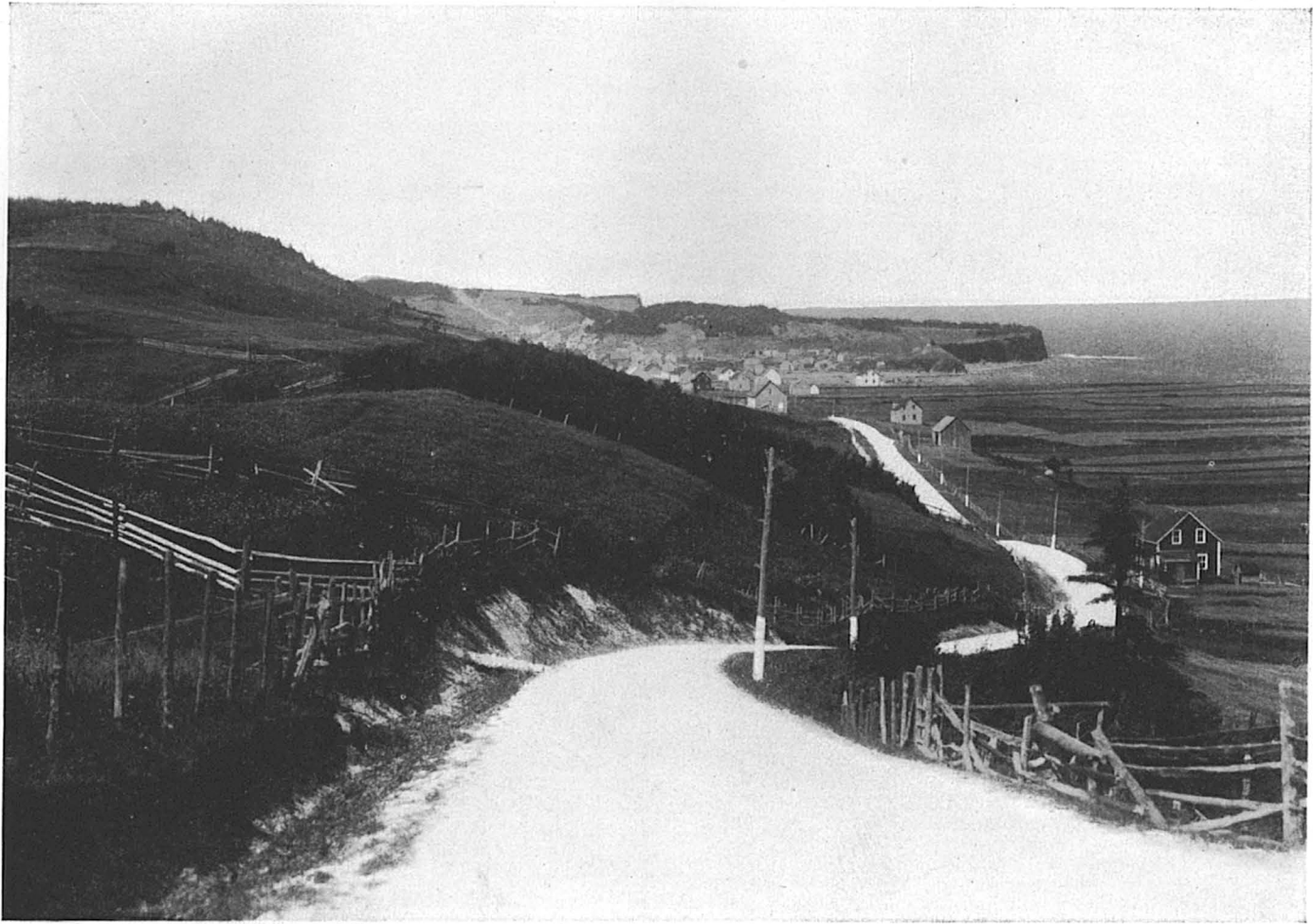
QUEBEC, January 7, 1930

## TABLE DES MATIÈRES

	page
Chapitre I—Revue de l'année.....	8
Chapitre II—Sommaire des travaux de 1929.....	94
Chapitre III—Statistiques et diagrammes concernant l'amélioration et l'entretien des chemins; les véhicules automobiles enregistrés dans la province de Québec; les accidents d'automobiles; le tourisme.....	98
Chapitre IV—État de construction du réseau des grandes routes.....	113
Chapitre V—Entretien des routes provinciales et régionales en 1929..	116
Chapitre VI—Entretien des chemins aux frais du gouvernement en 1929.....	120
Chapitre VII—Construction des revêtements permanents en 1929.....	164
Chapitre VIII—Suppression et amélioration de courbes et d'angles; amélioration à l'alignement, aux pentes et aux rampes améliorations diverses à la vision.....	170
Chapitre IX—Suppression de passages à niveau.....	202
Chapitre X—Construction des grandes routes.....	206
Chapitre XI—Construction des chemins municipaux avec subvention du gouvernement.....	214
Chapitre XII—Construction des chemins municipaux sans subventions du gouvernement.....	231
Chapitre XIII—Amélioration des chemins de terre.....	238
Chapitre XIV—Construction des ponts et ponceaux.....	240
Chapitre XV—Signaux routiers.....	246
Chapitre XVI—Embellissement.....	253
Chapitre XVII—Recensement de la circulation.....	282
Chapitre XVIII—Rapport des opérations minières.....	320

## CONTENTS

	page
Chapter I—Review of the Year.....	8
Chapter II—Summary of the work of 1929.....	94
Chapter III—Statistics and diagrams on road construction and maintenance; motor vehicle registration in the Province of Quebec; automobile accidents; the tourist traffic....	98
Chapter IV—Progress of construction of the Main Highways System..	113
Chapter V—Maintenance of Provincial and Regional Highways.....	116
Chapter VI—Maintenance of roads at the Government's expense.....	120
Chapter VII—Permanent pavements constructed in 1929.....	164
Chapter VIII—Elimination of sharp curves and corners; improvement to the grade, general direction and visibility of roads already improved.....	170
Chapter IX—Elimination of railroad grade crossings.....	202
Chapter X—Construction of Main Highways.....	206
Chapter XI—Construction of municipal roads with subsidies from the Government.....	214
Chapter XII—Construction of municipal roads without subsidies from the Government.....	231
Chapter XIII—Improvement of earth roads.....	238
Chapter XIV—Construction of bridges and culverts.....	240
Chapter XV—Road signs.....	246
Chapter XVI—Roadside ornamentation.....	253
Chapter XVII—Traffic census.....	282
Chapter XVIII—Review of mining operations.....	320



TOUR DE LA GASPÉSIE

Petit-Cap

AROUND GASPÉ PENINSULA

---

---

REVUE DE L'ANNÉE

---

REVIEW OF THE YEAR

---

---

## CHAPITRE I

# REVUE DE L'ANNÉE 1929

Les chiffres résumant les travaux de l'année donnent une idée de l'ampleur et de la variété des opérations du ministère de la voirie. Depuis longtemps, on est accoutumé au progrès dans tout ce qui se rapporte aux routes et à la circulation. Chaque saison nouvelle renchérit sur la précédente, de sorte qu'il est difficile d'éviter la répétition et la banalité si l'on veut caractériser à son mérite l'année qui finit.

Et pourtant, les statistiques de 1929 démontrent une progression qu'il faut bien consigner dans cette revue. Dans tous les domaines—entretien, revêtements permanents, construction, travaux spéciaux—la saison écoulée marque un progrès considérable sur 1928.

En 1929, le département de la voirie a entretenu directement, aux frais du gouvernement, 10,195 milles de chemins améliorés, soit 957 milles de plus qu'en 1928. Si l'on songe que, il y a à peine huit ans, la longueur des routes à notre charge ne dépassait pas dix pour cent de la longueur actuelle, l'on est à même de mesurer l'évolution rapide à laquelle il a fallu faire face. Depuis ce temps, il est vrai, le personnel du ministère de la voirie a nécessairement augmenté, mais le nombre additionnel d'employés ne correspond pas avec l'augmentation du travail. Seuls l'amélioration des méthodes, le perfectionnement de l'organisation et l'emploi d'outillages modernes ont pu permettre la solution des problèmes nouveaux qui se sont présentés chaque année.

La saison de 1929 a vu le début de l'exécution du nouveau programme de revêtements permanents préparé à l'automne de 1928, et pour lequel la Législature, à sa dernière session, a autorisé une dépense de \$17,000,000. Les travaux sont en bonne voie. L'on pourra constater, au chapitre spécial concernant cette catégorie d'opérations, que la mise à exécution du programme a été faite activement, et qu'elle fait prévoir son parachèvement dans le délai prévu.

La construction d'un boulevard de neuf milles de longueur et de cent cinquante pieds de largeur pour raccorder le nouveau pont de Montréal aux routes situées au sud du fleuve Saint-Laurent constitue une entreprise considérable. Ce boulevard, qui n'est lui-même qu'une partie d'un plan plus vaste destiné à modifier le réseau principal des routes dans un rayon d'une quinzaine de milles du pont, donnera à la ville de Montréal, par le sud, une voie d'accès répondant pour longtemps aux besoins de la circulation.

Les améliorations d'alignement, de pentes et de rampes sur les routes déjà construites—suppression d'angles, allongement ou suppressions de courbes, améliorations diverses à la vision, élargissement de ponts ou de pavage—sont des travaux essentiels à la rapidité et à la sécurité de la circulation. Nous y donnons, depuis plusieurs années, une grande attention. Nous avons tenu à illustrer de plusieurs diagrammes le chapitre consacré à ces améliorations, dont l'importance est indéniable.

Le problème de la suppression des passages à niveau a reçu l'attention de la Législature lors de la session de 1929. A cette session, le Ministre de la Voirie fut autorisé à dépenser \$300,000 à cette fin, de concert avec le gouvernement fédéral, la commission des chemins de fer, les compagnies de chemins de fer et les municipalités. Les passages à niveau dont la suppression est en cours, ou projetée, sont parmi les plus dangereux de la province. Leur disparition sera une sauvegarde additionnelle pour le public voyageur.

## CHAPTER I

# REVIEW OF THE YEAR 1929

The figures in which is summarized the work of the year suggest the amplitude and varied nature of the operations of the Department of Highways. We have been so long accustomed to progress in all that pertains to highways and traffic, each succeeding season having surpassed the preceding one, that it is difficult to avoid repetition and now trite expressions in characterizing, according to its merit, the year now drawn to a close.

Statistics for 1929, however, indicate such a degree of progress as to render necessary its acknowledgement in this review. In every one of the various domains—maintenance, permanent paving, construction, special works—the past season has shown a marked advance over 1928.

In 1929, the Department of Highways maintained directly, at the full expense of the Government, 10,195 miles of improved roads, or 957 miles more than in 1928. Considering that not more than eight years ago the length of roads in our charge did not exceed ten per cent of the present mileage, we are enabled to form a just estimate of the rapid evolution we have had to face. During that time, it is true, the personnel of the Department of Highways has been, inevitably, augmented, but the additional number of employees by no means corresponds to the increase in the volume of work performed. Only by the improvement of methods, the perfecting of organization, and the use of modern equipment has it been possible to solve the new problems encountered each year.

The season of 1929 saw inaugurated the work of carrying out the program of permanent paving prepared in the autumn of 1928, for which the Legislature, at its last session authorized an expenditure of \$17,000,000. The work is now well under way. The special section devoted to this branch of operations shows that the putting of the program into execution has been so vigorously undertaken that its completion may be confidently expected within the allotted time.

The construction of a boulevard nine miles long and one hundred and fifty feet wide to connect the new Montreal Bridge with the highways situated south of the St. Lawrence constitutes an important enterprise, although in itself only a part of a vaster plan destined to modify the network of main highways within a radius of fifteen miles of the Bridge. This boulevard will give to the City of Montreal a southern approach responding to anticipated traffic requirements for a long time to come.

The improvement in alignment and grade of highways already built—elimination of sharp corners, lengthening or suppression of curves, improvement of conditions governing range of vision, widening of bridges and pavements—are works essential to the rapidity and safety of traffic. Such matters have engaged our special attention for several years. It has been deemed fitting to illustrate with a number of diagrams the chapter devoted to those improvements, whose importance is undeniable.

The question of the elimination of level crossings received the attention of the Legislature during the session of 1929, at which time the Department of Highways was authorized to expend for that purpose, in concert with the Federal Government, the Railways Commission, the railway companies, and interested municipalities, the sum of \$300,000. The level crossings whose elimination is either under way or projected are among the most dangerous in the Province. Their disappearance will constitute an additional safeguard to the travelling public.

Lors d'un relevé fait au cours de l'été sur les routes provinciales et régionales, les ingénieurs ont trouvé cent soixante-quatre ponts défectueux. Le ministère de la voirie s'est chargé de la reconstruction des ponts dont la portée était de vingt pieds ou moins, ou lorsque cette portée pouvait être réduite à vingt pieds. La liste des ponts de plus grandes dimensions a été transmise au département des travaux publics, ces ponts, d'après la loi, ne relevant pas du département de la voirie.

La construction a dépassé de six cents milles la moyenne des années précédentes. Notre réseau de 5,276 milles de grandes routes est bien près d'être terminé, de même que le réseau des artères secondaires. Dans le domaine de la construction, il s'agit de distribuer les améliorations suivant un plan rationnel et d'effectuer des raccordements, plutôt que d'accorder sans coordination toutes les demandes qui nous sont faites, quelque légitimes qu'elles soient. Le parachèvement des routes secondaires d'abord, et ensuite l'extension des bons chemins suivant les conditions locales, la population, les besoins de l'agriculture et des affaires, tel est le plan suivi depuis plusieurs années et tel est le plan qui déterminera de plus en plus la construction de nouvelles routes si l'on veut maintenir la dépense dans les limites de nos moyens.

L'hiver dernier, à titre d'essai, le département a ouvert et entretenu pour la circulation des automobiles certains chemins dans les banlieues de Québec et de Montréal. Il sera question plus en détail, au cours de cette revue, de l'expérience faite dans ce domaine. Disons immédiatement que les résultats justifient le département de continuer les mêmes opérations cet hiver avec le concours des municipalités intéressées.

La circulation et le tourisme ont suivi la progression des années passées. Le tourisme étranger, soutenu par une publicité incessante de la part du département, s'avère de plus en plus comme l'une des plus payantes industries de la province. Le pourcentage d'augmentation pour 1929 prouve que nos efforts pour maintenir et accentuer le mouvement du tourisme sont justifiés et que les dépenses faites à cette fin constituent un placement de premier ordre.

Le service des mines, faisant autrefois partie du ministère de la colonisation, des mines et des pêcheries, est depuis le printemps dernier un service du ministère de la voirie. On trouvera à la fin du présent rapport un résumé des opérations minières pour l'année 1928-29.

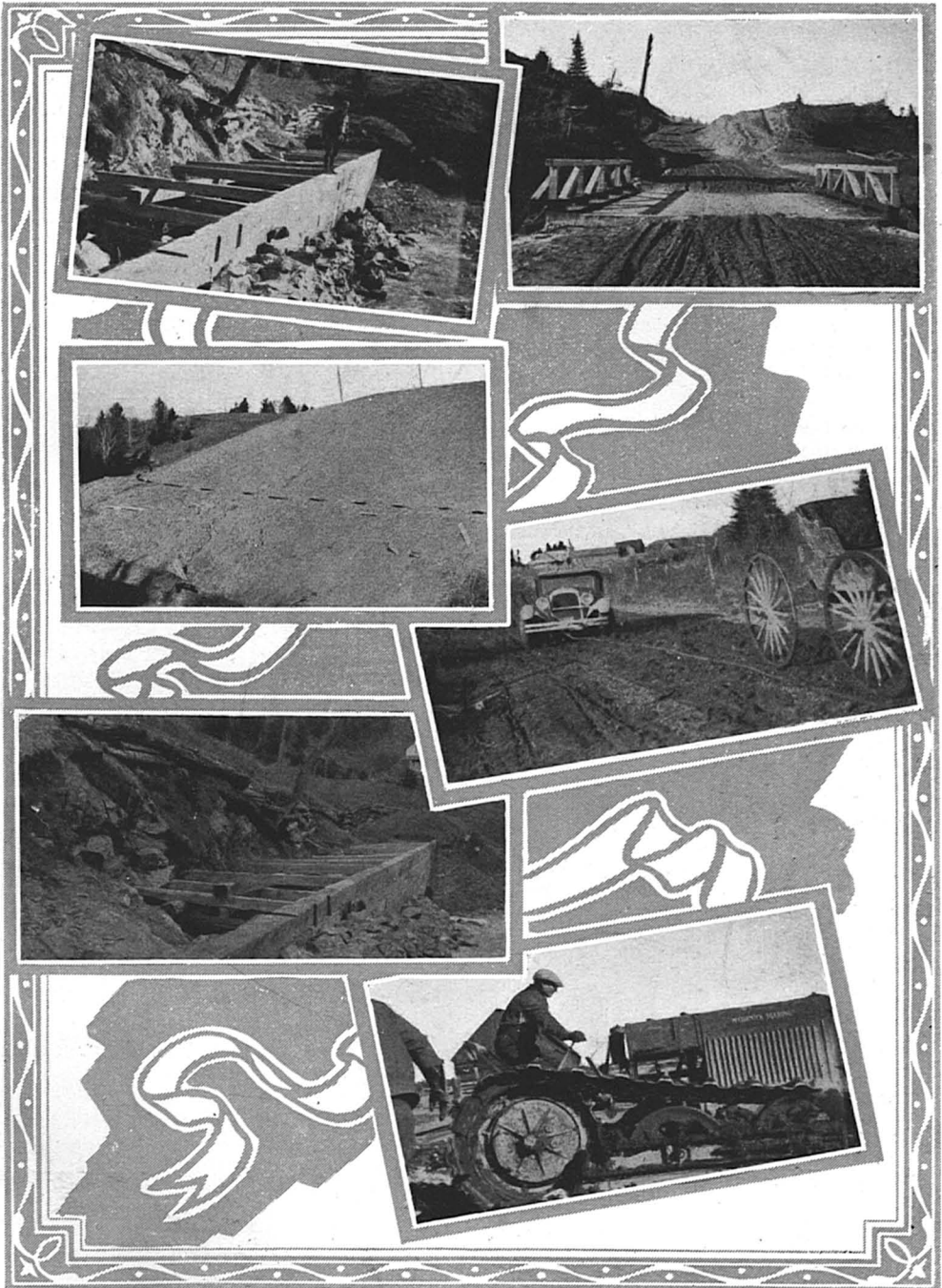
La présente revue donne les chiffres les plus récents relatifs à la voirie, et les différents chapitres du rapport la complètent.

## SITUATION ACTUELLE DE LA VOIRIE

L'inventaire des chemins de la province au 31 janvier 1929 a donné les chiffres suivants:

<b>Longueur totale des chemins ruraux.....</b>	<b>32,354 milles</b>
Chemins de première classe.....	4,691 milles
Chemins de deuxième classe.....	9,073 milles
Chemins de troisième classe.....	18,600 milles
<b>Longueur totale des chemins améliorés.....</b>	<b>10,918 milles</b>
Chemins de première classe.....	4,312 milles
Chemins de deuxième classe.....	4,212 milles
Chemins de troisième classe.....	2,394 milles





**MONT-LAURIER-HULL**

*Canton Low*—Quelques vues prises au cours de la construction. Les travaux présentaient des difficultés considérables. Cette section a été terminée en 1929.

*Township of Low*—Views taken during construction. Work was very difficult. That section was completed in 1929.

Having made during the past summer a general survey of bridges on provincial and regional highways, the engineers of the Department reported one hundred and sixty-four as being defective. The Department of Highways reconstructed bridges of not more than twenty-foot span, or whose spans could properly be reduced to twenty feet. The list of defective bridges of greater dimensions has been transmitted to the Department of Public Works, such being, according to law, outside the jurisdiction of the Department of Highways.

Construction in 1929 exceeded by over six hundred miles the average for preceding years. Our network of 5,276 miles of main highways is well-nigh completed, as is also the system of secondary highways. In the realm of construction, the question is rather to distribute the improvements according to a rational plan, to the end of effecting desired connections between the several parts of the whole system, than to grant, without co-ordination, all requests made to us, however legitimate they may be. First, the completion of the secondary highways; then, the extension of good roads according to local conditions, population, requirements of agriculture and business. Such is the plan of operation followed during past years, and such is the plan that must in future govern the construction of new roads, if we are to keep our expenditure within the limits of our means.

Last winter, by way of experiment, the Department kept open and maintained for motor traffic certain roads in the suburbs of Quebec and Montreal. That subject is treated in detail farther on in this review. Suffice it to say for the moment that the results of the experiment were such as to justify the continuance of those operations through the present winter, with the co-operation of interested municipalities.

Traffic in general and the tourist traffic in particular followed in 1929 the usual trend towards constant increase in volume. Foreign tourist traffic, sustained by incessant publicity on the part of the Department, is ever becoming more and more firmly established as one of the most profitable industries of the Province. The percentage of increase for 1929 proves that our efforts to maintain and accentuate the development of that traffic are justified and that the expenditures made in that connection constitute a most profitable investment.

The Bureau of Mines, formerly a division of the Department of Colonization, Mines and Fisheries, has been a branch of the Department of Highways since last spring. There will be found at the end of the present report a summary of mining operations for the year 1928-29.

The present review gives the most recent figures relative to the highways, and is completed by the various chapters of the report.

## PRESENT STATE OF COMPLETION OF THE HIGHWAYS SYSTEM

The inventory of roads in the Province to date of January 31, 1929, gave the following figures:

<b>Total Length of Rural Roads.....</b>	<b>32,354 miles</b>
Roads of the first class.....	4,691 miles
Roads of the second class.....	9,063 miles
Roads of the third class.....	18,600 miles
<b>Total Length of Improved Roads.....</b>	<b>10,918 miles</b>
Roads of the first class.....	4,312 miles
Roads of the second class.....	4,212 miles
Roads of the third class.....	2,394 miles

Voici, pour l'ensemble des chemins améliorés, la classification finale des différents genres de pavage à la fin de la saison de 1928:

Gravier.....	8,657 milles, ou	79.29%
Sable et glaise.....	355 “ “	3.25%
Macadam à l'eau.....	1,438 “ “	13.18%
Macadam bitumineux.....	124 “ “	1.13%
Béton de ciment.....	101 “ “	0.93%
Béton bitumineux.....	243 “ “	2.22%
Longueur totale.....	10,918 milles, ou	100.00%

Les travaux énumérés au présent rapport portent à 12,502 milles la longueur totale des chemins améliorés de façon permanente, ce qui représente 38% de la longueur des chemins ruraux de la province. On trouvera au chapitre 3 la classification par genre de pavages au 1er décembre 1929, chiffres qui seront de nouveau modifiés lors de l'inventaire du 31 janvier 1930.

L'inventaire des chemins, tel que résumé ci-dessus, comprend, d'une façon générale, les routes, chemins et rues situés dans toutes les municipalités organisées, sauf les rues des villes dont la population excède 5,000 âmes. Il ne comprend pas les chemins éloignés de colonisation ou de mines dans les districts où nos ingénieurs n'ont pas juridiction. Dans un avenir rapproché, il y aura moyen, avec les données que nous possédons, de faire chaque année l'inventaire non seulement des chemins ruraux dans les municipalités organisées, mais le relevé de tous les chemins et rues de la province sans exception. L'on donne quelquefois 45,000 milles comme longueur totale de tous les chemins publics. L'écart ne peut pas être aussi considérable. Cette longueur totale ne devrait guère dépasser 35,000 milles.

## LE RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

Les additions effectuées à l'automne de 1928 au réseau de grandes routes portaient de 3,100 milles à 4,823 milles la longueur totale des artères principales de la province, et leur nombre de 30 à 46. Le nouveau réseau de 46 routes était le résultat d'une refonte complète dans la nomenclature des routes, vingt-sept artères désignées auparavant comme secondaires ayant été incorporées au réseau principal. Le rapport de 1928 a donné tous les détails à ce sujet, y compris la liste des anciennes routes, la liste des routes secondaires passées au rang de grandes routes, et le nouveau réseau suivant sa nouvelle composition.

Depuis cette première refonte, il a fallu apporter de nouvelles modifications au réseau, dont voici les principales.

Nous avons ajouté au réseau la route Saint-Roch-Chambly-Saint-Jean, qui longe la rive ouest du Richelieu; la route l'Assomption-Joliette-Sainte-Emélie-de-l'Énergie, suivant un tracé direct par Saint-Gérard, Joliette et Saint-Félix-de-Valois; la route Black Lake-Saint-Pierre-les-Becquets, reliant directement, par Plessisville et Manseau, le district de Thetford Mines au fleuve Saint-Laurent et à Trois-Rivières; la route Magog-Coaticook, reliant directement à Montréal la partie nord-est du Vermont, la partie nord du New-Hampshire ainsi que le nord-ouest du Maine. Ces routes portent les numéros 47, 48, 49 et 50 respectivement, et forment ensemble une longueur de 176.93 milles, dont 136.21 milles sont terminés.

The following is, for the ensemble of improved roads, the final classification of the different types of pavement at the end of the season of 1928:

Gravel.....	8,657 miles, or	79.29%
Sand-clay.....	355 " "	3.25%
Water-bound macadam.....	1,438 " "	13.18%
Bituminous macadam.....	124 " "	1.13%
Cement concrete.....	101 " "	0.93%
Bituminous concrete.....	243 " "	2.22%
-----		
Total length.....	10,918 miles, or	100.00%

The works enumerated in the present report bring to 12,502 miles the total length of permanently improved roads, which represents 38% of the total length of the rural roads of the Province. There will be found in Chapter 3 the classification by type of pavement as of December 1, 1929, figures which will be modified by the inventory of January 31, 1930.

The inventory of roads, such as summarized above, comprises in a general way the highways, roads and streets lying within all organized municipalities, with the exception of the streets in cities and towns whose population exceeds 5,000. It does not include remote colonization or mining roads in districts in which our engineers have no jurisdiction. It will be possible in the near future, by means of data now in our possession, to take an annual inventory not only of rural roads in organized municipalities but of all roads and streets in the Province without exception. The figure of 45,000 is sometimes given as the total mileage of public roads in the Province. The difference is perhaps not as great as that would indicate. The total length can hardly exceed 35,000 miles.

## THE MAIN HIGHWAYS SYSTEM

The additions made in the autumn of 1928 to the network of main highways increased from 3,100 miles to 4,823 miles the total length of the principal arteries in the Province and their number from 30 to 46. The new network of 46 highways was the result of a complete re-classification, by virtue of which twenty-seven highways previously designated as secondary arteries became incorporated in the main network. The nomenclature was also revised. The report for 1928 gave all details of this subject, including the list of highways under their old names, the list of former secondary highways transferred to the first class, and the new composition of the whole system.

Since the making of the first adjustment, it has been found necessary to further modify the system of main highways, the principal changes being as follows:

We have added to the main highways system the St. Roch-Chambly-St. Jean Highway, which extends along the west bank of the Richelieu; the L'Assomption-Joliette-St.-Emélie de l'Energie Highway, which follows a direct course through St. Gérard, Joliette and St. Félix de Valois; the Black Lake-St. Pierre les Becquets Highway, which forms a direct connecting link, via Plessisville and Manseau, between the district of Thetford Mines and that of the St. Lawrence and Trois Rivières; the Magog-Coaticook Highway, affording a direct connection between Montreal and the northeast part of Vermont, Northern New Hampshire, and the northeastern part of Maine. These highways are numbered 47, 48, 49 and 50, respectively, and have an aggregate length of 176.93 miles, 136.21 miles being completed.

Nous avons ajouté à la route No 32 le chemin Saint-Hubert-Saint-Hyacinthe, via Belœil, et avons désigné cette route sous le nom de Montréal-Saint-Hyacinthe-Richmond. La section Saint-Hubert-Saint-Hyacinthe ajoute 41.92 milles au réseau. Cette section est entièrement améliorée.

La route 26 sera désormais désignée sous le nom de Waterloo-Huntingdon via Lacolle. Nous y avons ajouté les chemins conduisant du village de Lacolle à la ville de Huntingdon par le sud des comtés de Saint-Jean et de Huntingdon, soit une longueur de 39.85 milles; dont 33 milles améliorés et 6.85 milles de chemins de terre.

La route No 46. (chemin Perrault: Macamic-Témiscamingue-Nord) a été prolongée jusqu'à la ville de Témiscaming, sur la rivière Ottawa, dans la direction de Mattawa, en passant par Ville-Marie et Fabre. La longueur additionnelle est de 73 milles, dont 10 milles environ sont terminés.

Enfin, au lieu de suivre la route Lévis-Jackman sur tout son parcours entre Valley Junction et Lévis, la route No 1 laissera la route No 23 à Scott et suivra le raccordement entre ce village et le pont de Québec. La voie carrossable du pont de Québec ainsi que le raccordement direct avec la ville de Québec par le chemin et la rue Saint-Louis, feront également partie de la route No 1, qui sera désignés sous le nom de Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines-Québec. Ce raccordement Scott-Québec a une longueur de 31.65 milles entièrement améliorés.

Le public voyageur s'est acclimaté sans difficultés à la nouvelle nomenclature et au nouveau numérotage des grandes routes. Adoptées dans le but de simplifier le réseau et de faciliter le tourisme, les modifications apportées l'an dernier n'ont causé aucune perturbation et elles ont parfaitement répondu à notre attente.

**Etat actuel de construction du réseau.**—Le tableau du chapitre 4 donne l'état de construction du réseau au 1er décembre 1929.

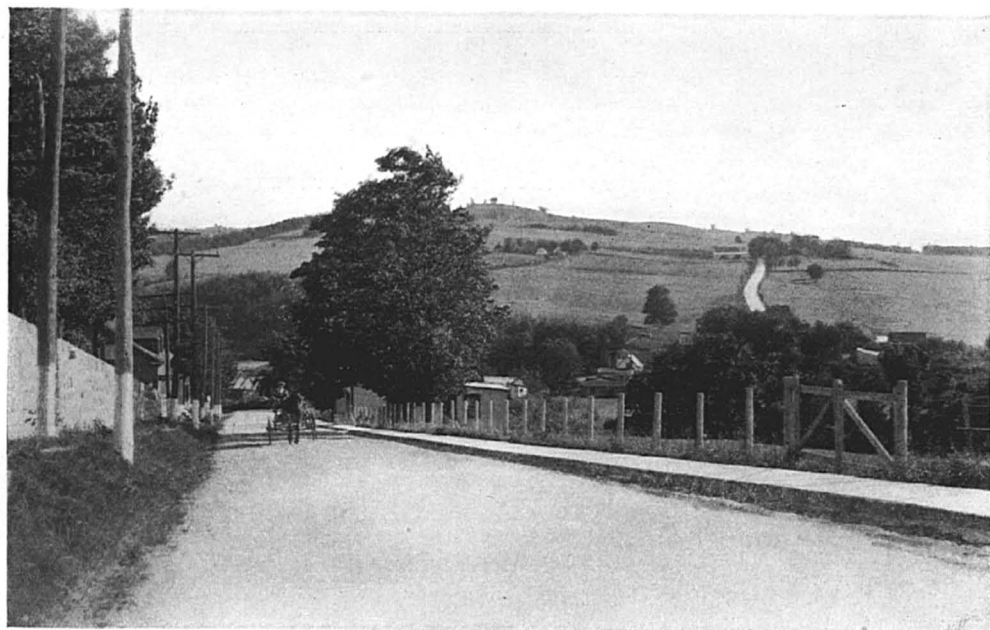
Sa longueur totale est de 5,276.04 milles, dont 4,874.19 milles, ou 92%, sont terminés, dont 223.04 milles sont en construction, et dont 178.81 restent à améliorer.

Le réseau des grandes routes dessert tous les districts de la province, sauf la côte nord du Saint-Laurent, que nous sommes en train de rattacher au reste de la province par une route qui s'étendra de Saint-Siméon à la baie Trinité, point distant de 300 milles environ de Québec. Cette route est une grande artère de sa nature et devra être incorporée au réseau principal.

**Districts desservis par le réseau.**—Les districts de Chicoutimi et du Lac-Saint-Jean sont déjà virtuellement reliés à Québec par deux routes, dont l'une entre Saint-Siméon et Grande-Baie, et l'autre par le parc des Laurentides. Ces deux routes, ouvertes et construites dans des conditions particulièrement difficiles, seront livrées au cours de l'année 1930 à la circulation régulière des automobiles.

Le réseau des grandes routes dessert les Laurentides au nord et à l'ouest du Saint-Laurent et il étend ses ramifications partout où la colonisation a pénétré. Il y a quelques années à peine, il n'y avait guère de routes améliorées qu'en bordure du fleuve. Aujourd'hui, les routes ont pénétré dans le nord: à La Tuque; à Saint-Alexis-des-Monts; à Saint-Michel-des-Saints; à Saint-Donat; à Mont-Laurier et à Sainte-Anne-du-Lac; à Maniwaki et à Montcerf; le long de la Gatineau et le long de la Lièvre; entre Lachute et Saint-Jovite; entre Lachute et Sainte-Agathe; et le long de l'Outaouais jusqu'à Chapeau.

L'Abitibi est traversé de l'est à l'ouest par une route de cent-quarante milles, et, par Macamic et Rouyn, cette région est reliée au Témiscamingue par une artère de cent cinq milles. Ces deux routes sont entièrement terminées. Nous sommes à rattacher les deux extrémités du Témiscamingue par un prolongement qui s'étendra sur soixante-treize milles du nord au sud, passant par Ville-Marie et



Près d'Arthabaska

LÉVIS-SHERBROOKE

Near Arthabaska



DRUMMONDVILLE

Ce centre industriel des Cantons de l'Est est maintenant relié à Montréal et à Québec par une route directe

This industrial town in the Eastern Townships has now a direct connection by highway with Montreal and Quebec

We have added to Highway No. 32 the St. Hubert-St. Hyacinthe (via Belœil) Road and designated that highway as the Montreal-St. Hyacinthe-Richmond Highway. The St. Hubert-St. Hyacinthe section adds 41.92 miles to the system. This section is completely improved.

Highway No. 26 will henceforth be designated as the Waterloo-Huntingdon (via Lacolle) Highway. We have added to it the roads leading across the southern parts of the Counties of St. Jean and Huntingdon from the Village of Lacolle to the Town of Huntingdon, having a length of 39.85 miles, 33 of which are improved while the remaining 6.85 are still earth roads.

Highway No. 46 (Perrault Highway: Macamic-Témiscamingue Nord) has been prolonged as far as the Town of Témiscaming, on the Ottawa River, in the direction of Mattawa, passing through Ville Marie and Fabre. This additional length is 73 miles, about 10 of which are completely improved.

Lastly, Highway No. 1, instead of following the Lévis-Jackman Highway the whole distance from Valley Junction to Lévis, leaves Highway No. 23 at Scott and follows the connecting link, now completed, between that village and the Quebec Bridge. The bridge roadway as well as the connecting road to Quebec via St. Louis Road and St. Louis Street, forms also part of Highway No. 1, which will be hereafter designated as the Montreal-Sherbrooke-Thetford Mines-Quebec Highway. The new road between Scott and Quebec is 31.65 miles long. It is wholly improved.

The travelling public has accustomed itself without difficulty to the new nomenclature and numbering of the main highways. Adopted for the purpose of simplifying the system and facilitating touring, the modifications made last year caused no disturbance whatsoever and fulfilled perfectly our expectations.

**Present State of Development of the System**—The table in Chapter 4 gives the state of development of the system to December 1, 1929.

Its total length is 5,276.04 miles, of which 4,874.19 miles, or 92%, are completed, 223 miles are under construction, and 178.81 miles remain to be improved.

The network of main highways serves all the districts of the Province save the North Shore of the St. Lawrence, which we are about to connect with the rest of the Province by a highway that will extend from St. Siméon to Trinity Bay, a point distant about 300 miles from Quebec. This road is a natural main artery and is bound to be incorporated in the principal system.

**Districts Served by the System**—The districts of Chicoutimi and Lake St. Jean are already virtually connected with Quebec by two roads, one between St. Siméon and Grande Baie and the other through the Laurentian Park. These two roads, opened and built under particularly difficult conditions, will be delivered up to motor traffic in the course of the year 1930.

The main highways system serves the Laurentian district north and west of the St. Lawrence and extends its branches wherever colonization has penetrated. It is at most but a few years since there were hardly any improved roads elsewhere than along the River. Today, the system has penetrated north to La Tuque; to St. Alexis des Monts; to St. Michel des Saints; to St. Donat; to Mont Laurier, St. Anne du Lac, Maniwaki, and Montcerf; along the Gatineau and the Lièvre; between Lachute and St. Jovite; between Lachute and St. Agathe; and along the Ottawa as far as Chapeau.

Abitibi is traversed from east to west by a highway one hundred and forty miles long, and, through Macamic and Rouyn, this region is connected with Témiscamingue by a highway one hundred and five miles in length. These two highways are completely improved. We are about to join the two extremities of Témiscamingue by a prolongation which will extend seventy-three miles from north to south, passing through Ville Marie and Fabre and reaching the town of Temis-

Fabre et atteignant la ville de Temiscaming, point extrême au sud. L'Abitibi et le Témiscamingue sont actuellement reliés aux centres de la province par l'Ontario. On demande une route de raccordement dans la province de Québec, via Maniwaki—ou Mont-Laurier—vers Senneterre ou Amos. C'est un vaste projet, mais le développement de la province exigera son exécution à une date qui ne peut être très éloignée.

Les routes du sud et de l'est du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, forment le noyau du réseau. Ici les mailles sont beaucoup plus serrées. Cette partie de la province, plus peuplée, est desservie non seulement par les artères principales, mais aussi par un réseau compact de routes secondaires.

Le bas Saint-Laurent, les paroisses de colonisation des comtés du sud, la région du Témiscouata et la vallée de la Matapédia possèdent leurs routes depuis nombre d'années. Le chemin de ceinture de la Gaspésie, terminé et inauguré au cours de l'été dernier, a ouvert à la circulation cette région merveilleuse de Gaspé et de la baie des Chaleurs. La nouvelle route de ceinture aura une portée immense sur le développement économique de ce district éloigné de la province, sans mentionner le tourisme, qui lui sera d'un formidable appont.

Les îles de la Madeleine, isolées dans le golfe à six cents milles du centre de la province, ont aussi leur réseau routier. Elles le possèdent même depuis longtemps. L'amélioration de la voirie aux îles a été un bienfait pour la population de pêcheurs qui les habitent. L'un est à relier les îles les unes aux autres en utilisant les dunes de sables qui les séparent, et l'archipel qu'elles forment actuellement peut devenir avant longtemps une seule et même agglomération.

Le développement minier de la province suscitera l'ouverture de nouvelles routes, par exemple à l'intérieur de la Gaspésie, où il existe d'ailleurs à l'heure qu'il est, le long de la Cascapédia, un chemin de quarante milles; de l'ouest à l'est, nous avons fait l'été dernier le relevé d'une route qui rejoindra Gaspé par l'axe central de la péninsule. La région de Chibougamau et les districts miniers de l'Abitibi et du Témiscamingue offrent également, au point de vue de la construction de nouvelles routes, des perspectives que l'on ne peut ignorer.

La route Trans-Canada, dont le parachèvement est demandé avec tant d'insistance par les provinces de l'Ouest, est terminée depuis plusieurs années en ce qui concerne la province de Québec.

Le réseau routier forme un tout homogène et compact qui se perfectionnera au fur et à mesure que les besoins de la circulation l'exigeront et que les ressources financières de la province le permettront.

## ENTRETIEN

La période du dégel fut normale en 1929 et n'a pas répété les dégâts de 1928. Cela ne veut pas dire évidemment que les chemins n'ont pas subi de dommages, mais ces dommages n'ont pas excédé nos prévisions; et les dépenses encourues pour les réparer ont pu être payées à même notre budget régulier d'entretien.

Le mois d'août a été pluvieux, et l'automne exceptionnellement beau. Somme toute, la saison de 1929 n'a présenté aucune difficulté spéciale sur le chapitre de la température.

**Chemins entretenus en 1929**—La longueur totale des chemins améliorés de toutes classes entretenus par le ministère de la voirie au 1er décembre 1929 était de 10,194.69 milles. La longueur entretenue en 1928 était de 9,238 milles. Nous avons donc pris charge, en 1929, 957 milles de nouveaux chemins.



coming, the extreme southern point. Abitibi and Témiscamingue are at present linked up with the center of the Province only through the Province of Ontario. There are requests for a connecting link within the Province of Quebec, via Maniwaki or Mont Laurier, towards Senneterre or Amos. This is a vast project, but the development of the Province will necessitate its execution at a date perhaps not far distant.

The highways south and east of the St. Lawrence, between Montreal and Quebec, are the nucleus of the network. Here the web is much more closely woven. This part of the Province, the most thickly populated, is served not only by the principal arteries but also by a compact system of secondary roads.

The Lower St. Lawrence district, the colonization parishes of the Southern Counties, the region of Témiscouata and the Matapédia Valley have been provided with highways for many years. The belt-line of the Gaspé Peninsula, completed and opened last summer, has rendered available to touring the wonderful region of Gaspé and the Baie des Chaleurs. This new highway will have an important bearing on the economic development of that remote district of the Province, not the mention the tourist industry, which will be for it an abundant source of revenue.

The Magdalen Islands, isolated in the Gulf six hundred miles from the center of the Province, have also their system of good roads. It is not a new possession for them. The improvement of roads on the Islands has been of great benefit to their population of fishermen. The project of connecting the islands with one another by utilizing the sand dunes which now separate them is well under way, and the existing archipelago may before long become a single agglomeration.

The development of mining in the Province will give rise to the opening of new roads in, for instance, the interior of the Gaspé Peninsula, along the Cascadia, where there exists at present a road forty miles long, and, from west to east, to Gaspé along the central axis of the Peninsula. The preliminary survey for such a road was made last summer. The region of Chibougamau and the mining districts of Abitibi and Témiscamingue offer as well, from the point of view of the construction of new roads, perspectives that cannot be ignored.

The Trans-Canada Highway, whose completion is demanded with so much insistence by the Western Provinces, has been completed for several years as far as the Province of Quebec is concerned.

The Quebec highways, system forms an homogeneous and compact whole, which will be perfected by successive stages as traffic conditions require and the financial resources of the Province permit.

## MAINTENANCE

The thawing period last spring was normal, and did not repeat the havoc wreaked in 1928. Obviously, that is not to say that the highways suffered no damage therefrom, but rather that the damage did not exceed our estimates and that it was possible to meet the expenses incurred out of our regular maintenance budget.

The month of August was a rainy one and the autumn exceptionally fine. Consequently, the season of 1929 presented no special difficulty on the score of weather conditions.

**Roads Maintained in 1929**—The total length of improved roads of all classes maintained by the Department of Highways to date of December 1, 1929, was 10,194.69 miles. The total length maintained in 1928 was 9,238 miles. We therefore assumed charge in 1929 of 957 miles of new roads.

La longueur totale de 10,194.69 milles se divise en deux catégories: les routes provinciales et régionales, dont la longueur est de 4,018.50 milles, et les chemins secondaires et locaux, dont la longueur est de 6,113.19 milles.

Les surfaces de gravier forment 76% de la longueur des routes provinciales et régionales entretenues en 1929, 85% de la longueur des autres chemins, et 82% de l'ensemble de tous les chemins entretenus.

Le nombre de municipalités qui, en 1929, ont bénéficié de l'entretien aux frais du gouvernement, fut de 1252, à rapprocher de 1210 en 1928. Le nombre de toutes les municipalités de la province (villes, villages, paroisses, cantons, etc.) étant de 1,500 environ, le pourcentage de ce nombre qui bénéficie de l'entretien est donc de 83%.

Les chapitres 5 et 6 donnent tous les chiffres de détail concernant les longueurs entretenues dans chaque municipalité.

**Progression de l'entretien aux frais du gouvernement**—Voici le tableau des longueurs entretenues chaque année par le département de la voirie depuis la mise en vigueur du système d'entretien gouvernemental.

En 1923. ....	1,407 milles,	ou 31%	de tous les chemins améliorés
“ 1924. ....	1,679 “	“ 31%	“ “ “
“ 1925. ....	2,058 “	“ 34%	“ “ “
“ 1926. ....	2,598 “	“ 39%	“ “ “
“ 1927. ....	7,801 “	“ 99.4%	“ “ “
“ 1928. ....	9,238 “	“ 96.8%	“ “ “
“ 1929. ....	10,195 “	“ 93.4%	“ “ “

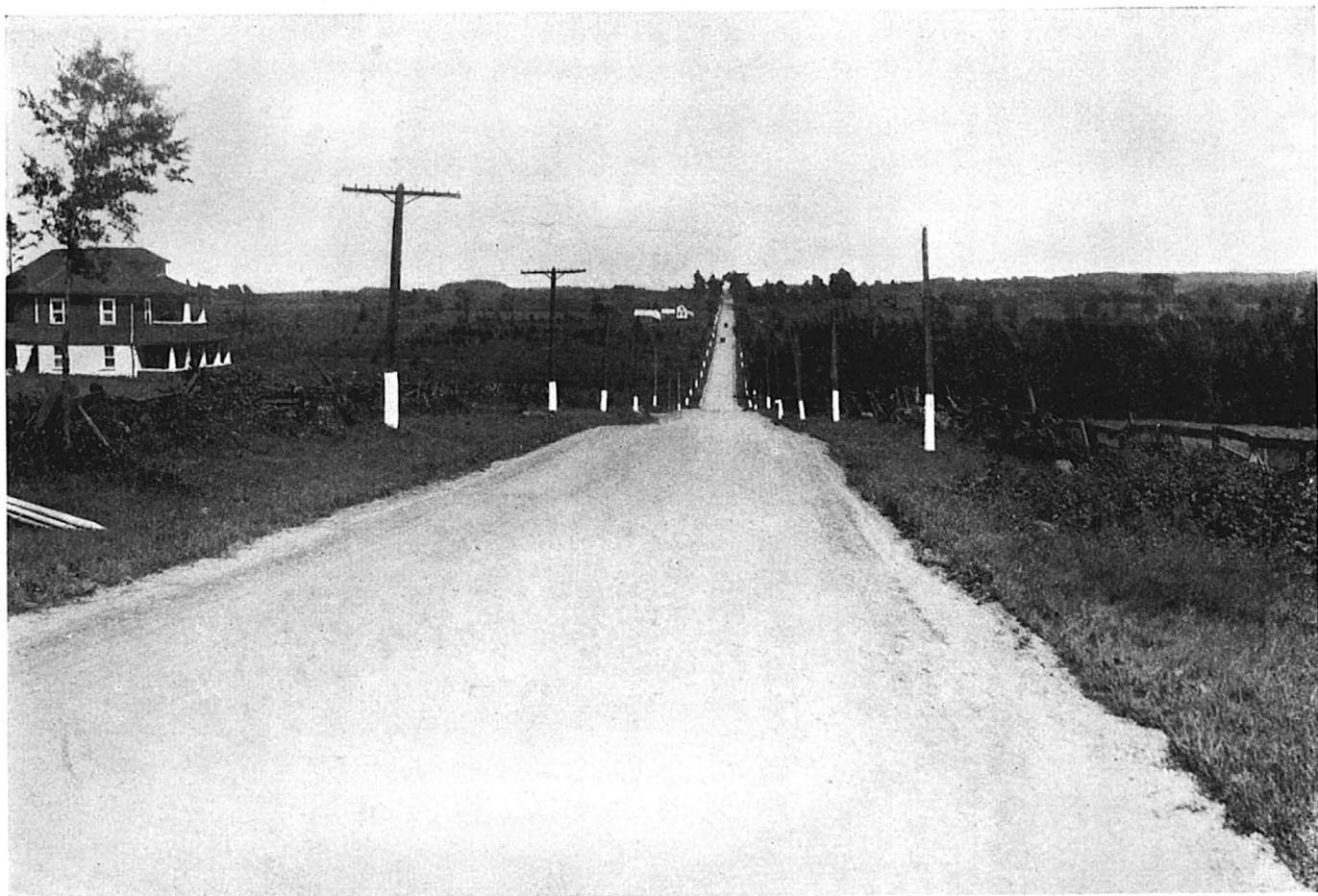
L'écart entre la longueur totale des chemins que notre inventaire rapporte comme améliorés et la longueur entretenue est dû à diverses causes qui n'ont rien à voir avec l'application de la loi d'entretien, et dont la principale est la différence d'interprétation que l'on doit faire, dans chaque cas, du mot “amélioré”.

Par chemin “amélioré” l'on entend, dans l'inventaire, tout chemin mis en forme et recouvert d'un pavage de béton, de macadam ou autre pavage, ou sur lequel une couche de gravier a été posée. Ce chemin peut avoir été construit par le ministère de la voirie lui-même, par une corporation municipale sous le surveillance de nos ingénieurs, ou entièrement hors de notre connaissance. Il suffit que, lors de notre relevé annuel, l'on constate que le chemin soit un chemin amélioré pour qu'il ait droit de figurer comme tel.

La loi impose des restrictions à l'acceptation d'un chemin pour l'entretien, restrictions bien raisonnables et adoptées pour la protection du gouvernement, et par conséquent du public.

Pour qu'un chemin puisse être entretenu aux frais du gouvernement, il faut qu'il ait un pavage ou un revêtement de gravier d'une largeur d'au moins douze pieds et d'une épaisseur minimum de six pouces après tassement s'il s'agit de gravier. Il faut de plus que les ponts qui y sont situés et dont la portée ne dépasse pas vingt pieds soient en bonne condition.

Les chemins désignés à l'inventaire comme chemins améliorés et dont l'entretien n'est pas fait par le département sont des chemins sur lesquels l'une ou l'autre des conditions énumérées ci-dessus fait défaut. En réalité, il s'agit de chemins partiellement ou insuffisamment améliorés, et dont nous nous occupons auprès des municipalités. Règle générale, l'amélioration est complétée moyennant une subvention ordinaire de construction à 50%. Il y a lieu de prévoir que, chaque année, l'écart en question se produira pour les mêmes raisons, et plus ou moins considérable suivant les circonstances.



LÉVIS-SHERBROOKE via BEAUCEVILLE  
Près de Cookshire Near Cookshire

The total length of 10,194.69 miles is apportioned in two categories: provincial and regional highways, whose total length is 4,018.50 miles, and secondary and local roads, whose length is 6,113.19 miles.

Gravel roads form 76% of the total length of provincial and regional highways maintained in 1929, 85% of that of other roads, and 82% of all roads maintained.

The number of municipalities which benefitted in 1929 by maintenance at the full expense of the Government was 1252, as compared with 1210 in 1928. The total number of municipalities (towns, villages, parishes, townships, etc.) in the Province being about 1500, the percentage deriving benefit from governmental maintenance is therefore 83.

Chapters 5 and 6 give in detail all figures concerning the length maintained in each municipality.

**Progress of Maintenance at the Expense of the Government**—The following table gives the length of roads maintained by the Department each year since the system of governmental maintenance was put in force:

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

The difference between the total length of roads shown in our inventory as being improved and the length maintained is attributable to divers causes which have nothing to do with the application of the act governing maintenance. Chief among these causes is the difference in interpretation of the word “improved” that it is necessary to make in each particular case.

By an “improved” road is understood, in our inventory, any road that has been graded and paved with concrete, macadam, or other material, or on which a layer of gravel has been spread. Such a road may have been constructed either by the Department itself, by a municipal corporation under the supervision of our engineers, or entirely without our knowledge. Sufficient is the fact that at the time of our annual inventory it is ascertained that the road be in reality an “improved” road.

The Maintenance Act imposes restrictions on the acceptance of a road for maintenance, very reasonable restrictions indeed which were adopted for the protection of the Government and, ipso facto, of the public.

In order that a road may be accepted for maintenance at the expense of the Government, it is required to have either a pavement or a surface of gravel not less than twelve feet in width, and, in the case of gravel, not less than six inches in thickness when compacted. It is further required that all culverts and bridges of not more than twenty-foot span be in good condition.

The highways designated in the inventory as improved and whose maintenance has not been taken over by the Department are those which are in default in one or another of the above respects. They are, in fact, roads partially or insufficiently improved, concerning the completion of which we are in communication with the interested municipalities. As a rule, the improvement of these roads is carried out by means of ordinary construction grants of 50%. There are grounds for anticipating that a similar difference will recur each year for the same reasons, and more or less considerable according to circumstances.

---

---

### L'ENTRETIEN EN 1929

Les routes et chemins améliorés de la province ont été maintenus en bonne condition durant toute la saison. Les rapports périodiques des ingénieurs ont démontré que la situation a été satisfaisante dans tous les districts et pour toutes les catégories de chemins améliorés.

A ce sujet, il y a lieu de remarquer que le soin donné aux routes secondaires et aux chemins locaux n'est aucunement inférieur au soin apporté à l'entretien des grandes routes.

Toutes proportions gardées, les routes de deuxième et de troisième classes sont aussi belles que les routes principales. A certains moments elles sont même meilleures vu la circulation moins considérable qu'elles portent.

L'attention donnée aux routes secondaires, dont un grand nombre sont des artères très importantes au point de vue de la circulation locale ou régionale, et même au point de vue de la grande circulation, contribue énormément à la bonne réputation de la province et au dégagement des grandes routes. La condition des routes de moindre importance est aussi au crédit du système d'entretien gouvernemental, qui fait que, sur 10,195 milles de routes améliorées, il soit possible de trouver 10,195 milles de routes en bonne condition. Sans compter que l'entretien suivi est la meilleure protection du capital dépensé pour la construction.

Les sections de routes sous réfection ne doivent naturellement pas être considérées au point de vue de l'entretien. Le département fait toujours son possible pour que les travaux de revêtements permanents ne soient pas une entrave à la circulation. Mais pour plusieurs raisons, dont la principale est l'économie, il doit abandonner temporairement l'entretien en attendant la pose du nouveau pavage. Il en résulte quelquefois des bouts de route dont la surface est plus ou moins inégale et dont l'état, encore une fois, n'est que temporaire et ne doit pas être attribué à un défaut d'entretien, mais bien aux opérations de revêtements en cours.

**Les chemins de gravier**—En 1928, les chemins de gravier formaient 79% de la longueur totale de tous les chemins à l'entretien. La proportion a atteint 82% en 1929. Elle est destinée à accroître longtemps encore, car les chemins nouvellement améliorés sont presque exclusivement recouverts de gravier.

L'emploi du chlorure de calcium sur les routes gravelées a non seulement été maintenu, mais nous avons dû l'étendre à plusieurs routes où il était inconnu auparavant. L'augmentation de la circulation rend la poussière intolérable. Le chlorure de calcium, malgré son prix de revient relativement élevé et la surface boueuse qu'il produit à l'automne, est le seul palliatif efficace qui soit actuellement connu.

**Les chemins de macadam**—La longueur des chemins de macadam a diminué de 323 milles depuis 1924. Cette année-là, la longueur des chemins de macadam était de 1,783 milles. Elle fut de 1,460 milles en 1929. Cette catégorie de chemins va à l'inverse des chemins de gravier. Un assez bon nombre de chemins locaux en macadam furent transformés en chemins de gravier au cours de 1922 et de 1923, mais la diminution vient surtout du fait des revêtements permanents, qui ont remplacé graduellement les macadams ordinaires sur les grandes routes.

Les chemins de macadam qui restent sont huilés, et de préférence recouverts d'un tapis bitumineux qui prolonge leur existence. Les opérations de simple huilage sont maintenant réduites considérablement. Il n'y en eut presque pas en 1929.

---

---

### MAINTENANCE IN 1929

The improved highways and roads of the Province were maintained in good condition throughout the motoring season. The periodical reports of the engineers indicated that the situation was consistently satisfactory in every district and for all categories of improved roads.

In this connection, it is fitting to remark that the care given to secondary and local roads is in no wise inferior to that exercised in the maintenance of main highways.

Everything considered, the highways of the second and third classes are as excellent as the main highways. At certain times, they are even better because of the less intense traffic they carry.

The attention given to secondary highways, a great many of which are very important arteries from the points of view of local or regional traffic, and even from that of tourist traffic, contributes largely to the good reputation of the Province and to the relieving of traffic congestion on the main highways. The condition of the highways of lesser importance is moreover an impressive commentary on the system of governmental maintenance, resulting as it does in the fact that, of the Province's 10,195 miles of improved roads, it is possible to find 10,195 miles in good condition. And, need we add, the system of maintenance followed is the best protection for the capital expended on construction.

Portions of highways in process of resurfacing should naturally not be considered as under maintenance. The Department invariably does everything possible to ensure that the works of permanent paving create no obstacle to traffic. But for many reasons, chief of which is economy, maintenance must of necessity be abandoned temporarily during the laying of the new pavement. This sometimes results in stretches of road more or less uneven, a condition which, as stated above, is only temporary and should be attributed rather to the paving operations going on than to faulty maintenance.

**Gravel Roads**—In 1928, gravel roads constituted 79% of the total length of all roads under governmental maintenance. The proportion reached 82% in 1929. It is destined to increase continually for a long time to come, for newly-improved roads are almost exclusively surfaced with gravel.

The use of calcium chloride on gravel highways has not only been continued, but we have had to spread it on several highways where it was unknown before. The increased traffic renders the dust nuisance intolerable. Calcium chloride, despite its relatively high cost and the muddy surface it produces in the autumn, is the only palliative known to date.

**Macadam Roads**—The total length of macadam roads has diminished by 323 miles since 1924. In that year the length was 1,723 miles. It was 1,460 in 1929. The mileage of this class of roads varies inversely with that of gravel roads. A considerable number of local macadam roads were converted into gravel roads in 1922 and 1923, but the diminution of mileage is due chiefly to the fact that permanent pavements are gradually replacing ordinary macadam on the main highways.

The macadam roads remaining as such are either oiled, or, preferably, covered with a bituminous carpet, which has the effect of prolonging their life. Simple oiling operations have been reduced considerably; there was practically none of that work done in 1929.

**Les chemins permanents**—Les chemins réellement permanents comprennent le macadam bitumineux, le béton de ciment, et le béton asphaltique et bitumineux. Nous en avons actuellement 578 milles, en comptant ceux construits en 1929.

Ces pavages sont construits lorsque l'augmentation de la circulation rend l'entretien d'un chemin ordinaire trop dispendieux et qu'il devient plus économique d'en capitaliser les frais. Nos statistiques confirment tout ce que nous savions de ces pavages au point de vue de l'économie. L'entretien se résume généralement aux accotements et à l'espace compris entre les accotements et les clôtures, sauf au printemps, où il nous faut réparer les quelques fissures causées par le dégel.

**Les cantonniers**—Le nombre des cantonniers a été de 828 en 1929, soit 53 de plus qu'en 1928, ou 8%. L'augmentation sera supérieure en 1930, parce que le département reprendra directement l'entretien des routes Lévis-Jackman, du tour du lac Saint-Jean, Montréal-Sorel, Vaudreuil-Pointe-Fortune et Sainte-Anne-de-Bellevue-Rivière-Beaudette, entretenues depuis cinq ans par des entrepreneurs.

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

Les angles droits ou aigus, les courbes prononcées et les tournants masqués constituent en bien des cas de véritables dangers pour la circulation des automobiles.

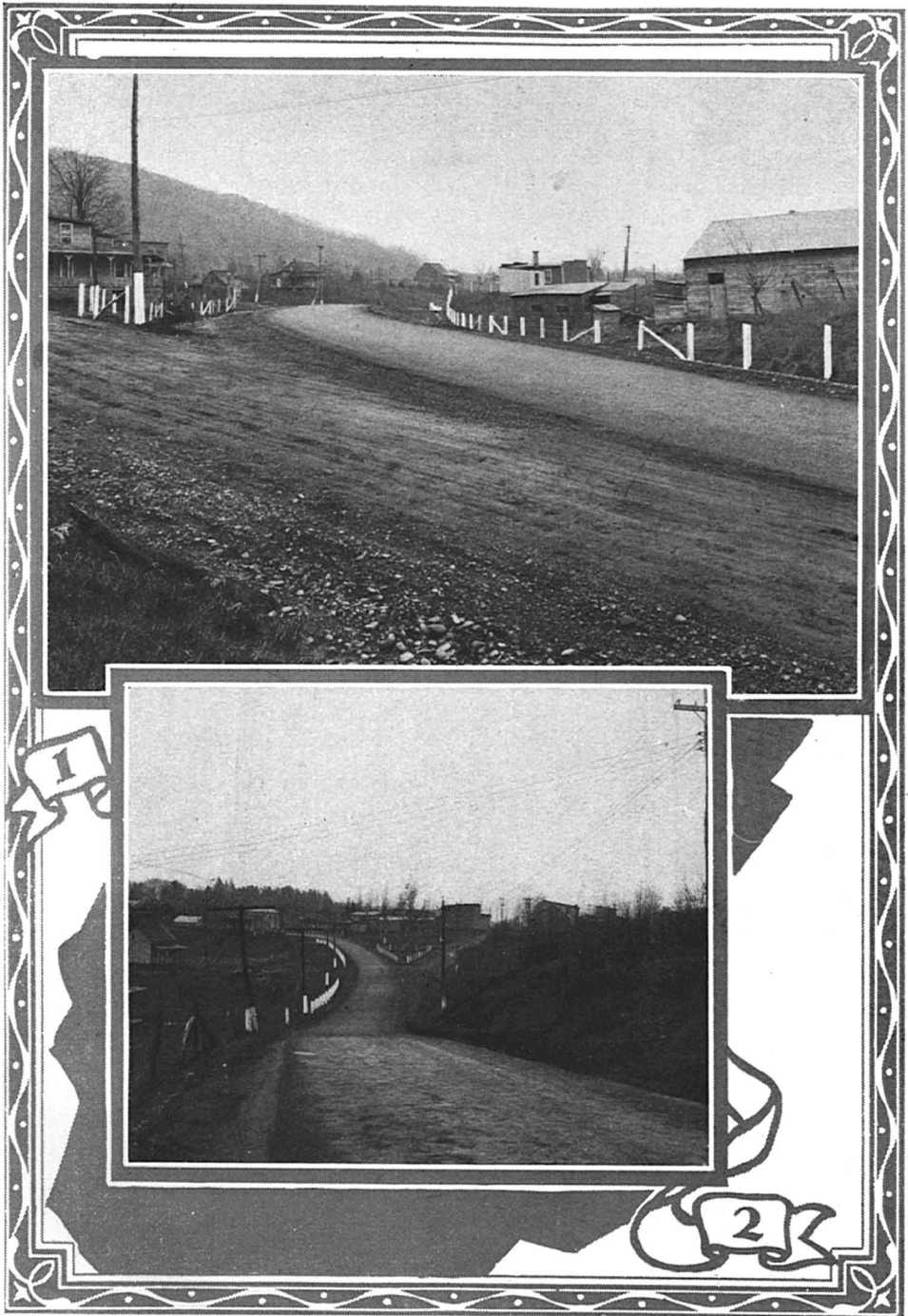
Il n'est pas nécessaire d'expliquer pourquoi ces obstructions existent. Il suffit de rappeler que les routes qui transportent aujourd'hui le flot des automobiles à une vitesse de trente à quarante milles à l'heure furent tracées originairement pour le véhicule à traction animale. Le véhicule le plus rapide dont on eût pu rêver alors était la diligence. En ce temps-là, il n'était pas question de vitesse; les tournants ne préoccupaient personne; le coin masqué offrait un risque infinitésimal; et, lorsque vint la locomotive, on eut tout le temps voulu de la regarder s'approcher et de l'éviter.

L'apparition et le progrès phénoménal de l'automobile bouleversèrent toutes les données acquises. Il nous fallut nous adapter sans tarder aux conditions nouvelles, et construire d'immenses rubans de chemins pavés ou recouverts d'une surface propre à porter le nouveau roi de la route. Il fallut faire vite, allonger sans répit le ruban des routes améliorées, et pénétrer partout presque simultanément. Il fallut aussi de toute nécessité, dans la plupart des cas, épouser les défauts des routes existantes.

Ces conditions ne sont pas exclusives à la province de Québec. Loin de là. Elles furent et elles sont les mêmes dans tout le Canada et dans tous les États-Unis. Elles existent en Europe et ailleurs tout comme en Amérique.

Lorsque vint le temps d'adapter la route à la circulation moderne, la province de Québec ne fut pas la dernière à entreprendre les améliorations requises. Il y a plusieurs années que nos ingénieurs redressent, élargissent, suppriment angles et courbes, élèvent le côté extérieur des tournants, et font en sorte que la route, autant qu'il est humainement possible, soit par elle-même exempte de danger. Sans admettre que la route puisse jamais être considérée comme une piste de course, le département de la voirie l'adapte graduellement aux exigences croissantes de la circulation.

Cette transformation de notre réseau routier est en cours depuis plusieurs années. Actuellement, il y a certaines routes qui sont devenues méconnaissables. Dans un avenir rapproché, les artères les plus fréquentées de la province présen-



Courbe à long rayon construite dans le village de Prévost, sur la route Montréal-Mont-Laurier-Hull, supprimant un angle masqué. 1. Vue du sud; 2. Vue du nord.

Long-radius curve built in the village of Prévost, on the Montreal-Mont-Laurier-Hull Highway, eliminating a blind corner. 1. From the south; 2. From the north.



**Permanent Roads**—The really permanent roads are those paved with cement, asphaltic or bituminous concrete, or bituminous macadam. We have at present 578 miles of such roads, including the 1929 construction.

Pavements of that kind are constructed whenever increased traffic renders the maintenance of an ordinary road so costly that it is more economical to capitalize the expense. Our statistics confirm all that was claimed for permanent pavements in the matter of economy. Their maintenance is generally confined to work on the shoulders and on the space between the shoulders and the fences, except that in the spring it is sometimes necessary to repair fissures caused by the action of the frost.

**Patrolmen**—The number of patrolmen employed in 1929 was 828, 58, or 8%, more than in 1928. The increase will be greater in 1930 because the Department will take back into its direct charge the maintenance of the Lévis-Jackman, Tour du Lac St. Jean, Montreal-Sorel, Vaudreuil-Pointe Fortune and St. Anne de Bellevue-Rivière Beaudette Highways, work that has been under contract for the last five years.

### ELIMINATION OF SHARP CORNERS, IMPROVEMENT OF CURVES, RE-ALIGNMENT, DIVERS IMPROVEMENTS

Sharp corners, pronounced curves and blind turns constitute in many instances a real menace to motor traffic.

It is hardly necessary to explain why such obstructions exist. It is sufficient to recall that the highways which today convey the stream of automobiles at speeds of from thirty to forty miles an hour were originally laid out for horse-drawn vehicles. The swiftest vehicle then dreamed of was the stage-coach. In those days, speed was not the burning question and curves and corners troubled nobody; the blind corner created but an infinitesimal, if any, hazard; and when the locomotive put in its appearance, there was ever ample time to observe its approach and avoid getting into its way.

But the advent and phenomenal progress of the automobile upset all acquired ideas. We had to adapt ourselves without delay to new conditions and to build long stretches of paved roads, or roads provided with other appropriate surfaces, to carry the new "king of the road". We had to act quickly, to lengthen without respite the ribbon of improved roads and extend them almost everywhere simultaneously. We had also, of necessity, to espouse the defects of existing roads.

These conditions are not confined to the province of Quebec. Far from it. They existed, and do exist, in all parts of Canada and throughout the United States. Moreover, they are to be found in Europe and elsewhere, as in America.

When the time arrived for adapting the highways to the intensity of modern traffic, the Province of Quebec was not the last to undertake the required improvements. Our engineers have been engaged for many years in the work of re-aligning and widening the highways, abolishing or easing off corners and curves, super-elevating the outside of turns, and doing, in short, everything humanly possible to render the highways, in themselves, exempt from hazard. Without admitting that the highway should ever be considered a race-course, the Department is gradually adapting it to the increasing exigencies of traffic.

This transformation of our highways system has been going on for several years, and there are now certain highways which have become unrecognizable through their betterment. In the not far distant future, the most-frequented arteries in

teront un alignement parfait. Dans certains cas, vu l'ancienneté et le caractère historique de l'habitation, il sera bien difficile d'adapter les routes actuelles à la circulation moderne. L'ouverture de routes ou de boulevards alternatifs y pourvoira.

Les diagrammes qui accompagnent le chapitre 8 présentent quelques cas typiques d'améliorations effectuées au cours de 1929. Ces diagrammes reproduisent exactement les situations réelles et donnent une idée parfaite des travaux exécutés ainsi que de leur importance.

Tous les travaux seraient à citer séparément. On consultera plutôt les diagrammes, qui expliquent bien mieux que les mots les améliorations effectuées.

Il faudrait aussi énumérer les élargissements, mais la chose est tout à fait impossible. Il s'en fait au cours de la construction et sur les travaux de revêtements, dont les élargissements forment partie intégrante. Il s'en fait aussi, comme améliorations partielles, au cours de l'entretien. Les plus importants élargissements de cette catégorie sont énumérés au chapitre 8.

### REVÊTEMENTS PERMANENTS

La Législature ayant sanctionné le programme de construction de revêtements permanents préparé à l'automne de 1928, les travaux ont été mis en marche de bonne heure au printemps. Ce programme couvre la période de six ans comprise entre 1929 et 1934 inclusivement. Il comporte le revêtement d'environ 900 milles de routes et nécessitera une dépense de \$17,000,000. En vertu d'un amendement à la Loi de la Voirie sanctionné le 4 avril 1929, cette somme a été mise à la disposition du département à même le fonds consolidé de la province.

Le programme n'a pas été modifié dans ses grandes lignes, mais le plan que nous avons tracé pour chacune des années comprises entre 1929 et 1934 a subi quelques changements de détail, et il en subira encore. Le programme de chaque année, tout en ayant en vue l'exécution d'un plan général, est sujet aux exigences de la circulation à mesure qu'elles se présentent.

Le revêtement d'un chemin comporte tous les travaux énumérés au chapitre précédent, c'est-à-dire les améliorations de pentes et de rampes, et les améliorations d'alignement (suppression d'angles, de courbes, etc.); l'élargissement de l'emprise du chemin, que nous portons à 66 pieds là où nous le pouvons; l'abaissement des côtes, l'allongement des ponts et ponceaux, ou la réparation des ponts défectueux; la réduction du bombement de la partie à paver et son élargissement; enfin la pose du pavage proprement dit et la confection des accotements.

Les améliorations d'alignement sont l'objet d'un soin tout particulier. Nous abandonnons parfois le chemin existant sur d'assez grandes distances, et effectuons des redressements considérables. Nous avons créé une équipe d'arpenteurs pour le relevé des routes à paver, et nous employons des arpenteurs indépendants quand les nôtres ne suffisent pas. Il est important que les routes à paver soient tracées suivant les règles de l'art. De leur côté, les ingénieurs font le relevé à l'instrument des parties de routes qu'ils désirent améliorer. Il y a à l'heure actuelle un grand nombre de courbes à grand rayon, de redressements et d'élargissements dont le relevé a été fait, qui sont piquetés sur le terrain, et pour lesquels nous attendons le moment opportun de procéder.

Règle générale, les travaux préparatoires au pavage proprement dit sont faits une année d'avance, soit à la journée, soit à l'entreprise. Le chapitre 7 indique dans chaque cas la longueur terminée et la longueur sur laquelle les travaux préliminaires ont été faits.

Voici le résumé des principaux travaux de la saison.

the Province will have perfect alignment. In certain cases, however, having regard to the age and historic character of habitations, it will be exceedingly difficult to adapt existing highways to modern traffic. The opening of alternative roads, or boulevards, will overcome such difficulties.

The diagrams accompanying Chapter 8 of this report present some typical cases of improvements effected in the course of 1929. These diagrams are accurate representations of the actual situations and give a good idea of the works performed, as well as their importance.

Each of those works should, perhaps, have been described separately. But reference to the diagrams, which explain far better than words the divers improvements effected, will no doubt be found more enlightening.

The enumeration of widenings might also have been expedient, but that is something altogether impossible. Such works are performed in the course of construction or paving operations, of which they form an integral part. They are also sometimes accomplished, as partial improvements, in the course of maintenance. The most important widenings in the latter category are enumerated in the chapter on the elimination of corners and curves, and divers improvements.

### PERMANENT PAVEMENTS

The Legislature having sanctioned the program prepared in the autumn of 1928 for the construction of permanent pavements, the work was put under way early last spring. The program covers the period of six years from 1929 to 1934 inclusive. It provides for the paving of about 900 miles of highways and will entail the expenditure of \$17,000,000. By virtue of an amendment to the Act Respecting the Department of Highways, sanctioned April 4, 1929, this amount was placed at the disposal of the Department out of the consolidated income of the Province.

The program has not been altered in its general scope, but the plan we set for each of the years between 1929 and 1934 has undergone, and will no doubt again undergo, certain changes in detail. The program for each year, though formulated with respect to the execution of a general plan, is subject to modification to meet the constantly arising exigencies of traffic.

The paving of a highway includes all the works enumerated in the preceding chapter, that is to say improvement in grade and alignment (elimination of corners, curves, etc.); widening of the right of way, which is carried to 66 feet wherever possible; the cutting-down of hills and improvement of the longitudinal profile generally; the lengthening of bridges and culverts and the repair of defective bridges; the reduction of the crown and the widening of the part to be paved; and, finally, the laying of the pavement proper and the dressing of the shoulders.

Improvements in alignment are the object of particular care. At times, the existing highway is abandoned completely on comparatively great distances and straightening accomplished by means of diversions. We have organized a corps of surveyors for work on the highways that are to be paved and we employ independent surveyors as additions to our own force whenever the latter is unequal to the demands. It is important that the highways to be permanently paved be laid out according to the best-known practice of the art. On their part, our engineers conduct instrument-surveys on the portions of roads which we intend to improve. There are at present a great many straightenings, widenings, and curves of long radius surveyed and staked out, for the execution of which we await only the opportune moment.

As a rule, the preliminary work is performed a year in advance, by either day labour or contract. Chapter 7 indicates in each case the length completed and that on which preliminary work has been performed. The following is a summary of the principal works of the season.

## CONSTRUCTION DES REVÊTEMENTS PERMANENTS EN 1929

**Route No 1—Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines-Québec.**—Les travaux préparatoires à la pose d'un pavage en macurban entre Magog et Sherbrooke ont été commencés en 1928 et terminés de bonne heure en 1929. Le pavage proprement dit a été terminé au mois de novembre. La longueur pavée est de 14.85 milles, y compris 4,000 pieds situés dans la partie est de la ville de Magog. Le pavage a 20 pieds de largeur, et, sur toute la section refaite, la route a été élargie à 66 pieds entre clôtures.

Nous avons construit 2½ milles de macadam bitumineux dans la ville de Black Lake et le village de Rivière-Blanche, en venant vers Thetford Mines. Le nouveau pavage a une largeur de 18 pieds et il remplace un pavage de gravier.

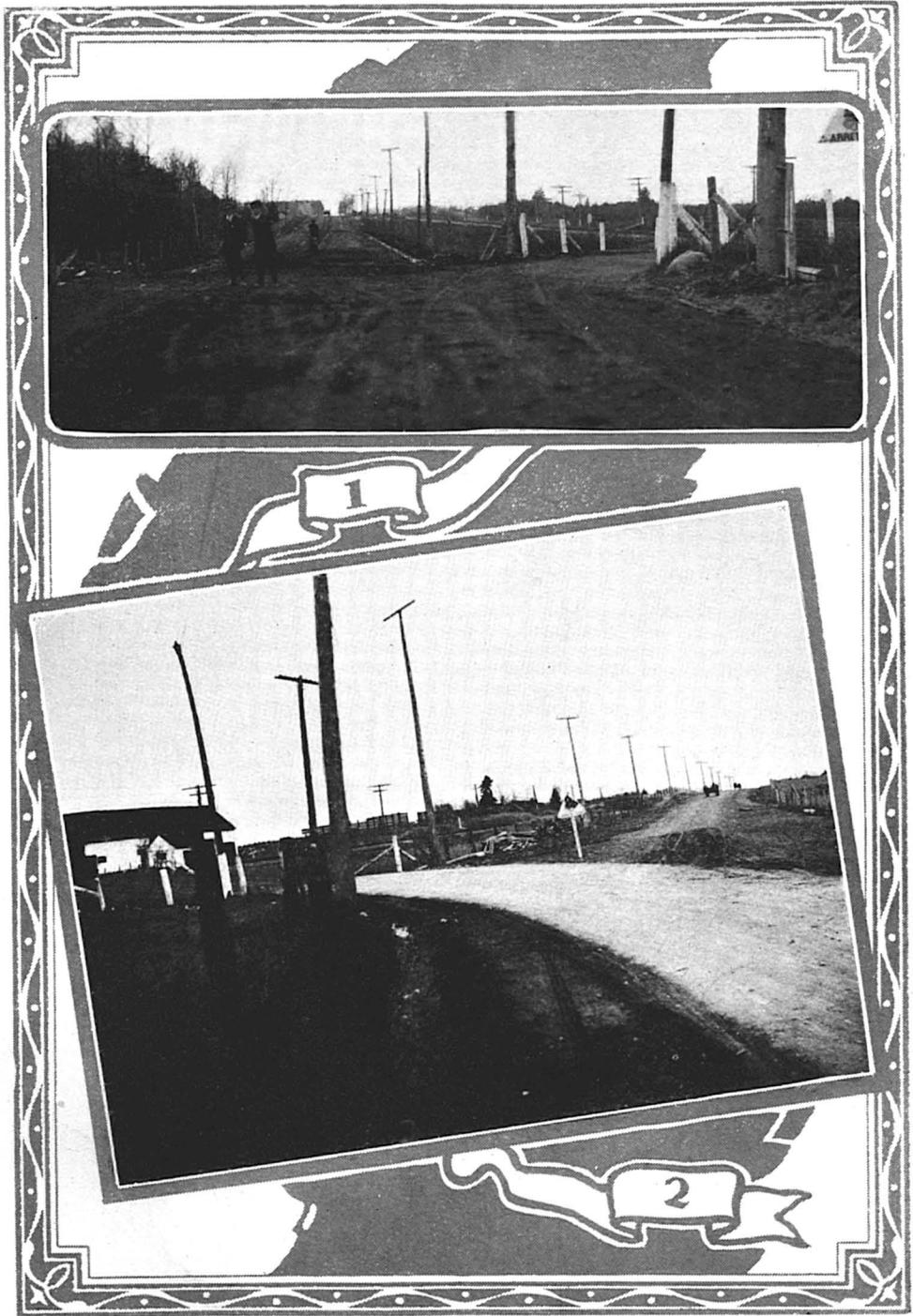
Bien que le pavage actuel en béton n'ait pas été élargi, il y a lieu de mentionner un élargissement à 66 pieds entre clôtures fait sur un mil e dans la partie est de la paroisse de Rougemont.

**Route No 2—Edmunston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto**—Les sections comprises dans les municipalités de Berthier, de Saint-Vallier et de Saint-Michel, partie est, sont en cours de revêtement. Les travaux de préparation ont été commencés en 1928. Cette section a une longueur de 13.4 milles. Le pavage proprement dit a été commencé au mois d'août et il sera probablement terminé au commencement de juillet 1930. Ce pavage est en macurban et il a une largeur de 20 pieds. La route a été élargie à 50 pieds entre clôtures. La ville de Rivière-du-Loup a terminé en amiésite la partie qui la traverse. Le département a exécuté de plus des travaux de redressement et d'élargissement sur pratiquement toutes les sections comprises entre le village du Cap-Saint-Ignace et la limite ouest de Notre-Dame-du-Portage. Les élargissements vont de 50 à 66 pieds entre clôtures, et il y a des redressements considérables. D'une façon générale, l'aspect de la route de Rivière-du-Loup a été modifié du tout au tout. Elle est actuellement l'une des artères les plus larges de la province. Le tracé alternatif du bord de l'eau, entre Sainte-Anne-de-la-Pocatière et Notre-Dame-du-Portage, est maintenant terminé. C'est sur cette partie de la route qu'ont été exécutés les élargissements les plus considérables.

Entré Québec et Montréal, les principaux travaux ont été faits dans la paroisse de Pointe-aux-Trembles et dans le village de Neuville, où un nouveau pavage en amiésite de 20 pieds de largeur a été terminé à l'automne; à Batiscan, où le pavage en macadam a été élargi de 16 à 20 pieds; dans la paroisse et le village de Champlain, où nous avons posé un pavage de 20 pieds en amiésite; à Pointe-du-Lac et à Maskinongé, où la largeur du pavage a été portée de 14 à 20 pieds.

Nous avons donné à l'automne un contrat pour l'élargissement du pavage et pour la construction d'un nouveau revêtement sur le chemin du canal de Soulanges, situé entre Montréal et la frontière d'Ontario. La partie à élargir a 13.3 milles de longueur. Le pavage actuel a 14 pieds de largeur en moyenne. Le nouveau pavage en aura 22 lorsque les travaux seront terminés. Le pavage actuel est en macadam à l'eau huilé. Le nouveau pavage sera en béton bitumineux.

**Route No 4—Montréal-Malone**—Nous avons ici le cas typique d'une route formée à l'origine de tronçons améliorés séparément et à dates différentes par les municipalités, et, après quelques années, firissant par former une route régionale, et enfin une artère internationale de première importance. Les premiers tronçons de la route Montréal-Malone datent de 1912. En 1921, il ne restait que la partie de la réserve de Caughnawaga qui ne fût pas améliorée. Cette partie fut faite par le département de la voirie avec la coopération du département des affaires indiennes. En 1926, le département de la voirie commença à l'élar-



Vues montrant la construction d'un nouveau chemin de redressement sur la route No 5, à Somerset-Nord, supprimant deux passages à niveau très dangereux sur la voie du C. N. R.

Views showing the construction of a new stretch of road on Highway No. 5, eliminating two grade crossings on the C. N. R. track.

---

---

**CONSTRUCTION OF PERMANENT PAVEMENTS IN 1929**

**Highway No. 1—Montreal-Sherbrooke-Thetford Mines-Quebec**—The works preliminary to the laying of a macurban pavement between Magog and Sherbrooke were begun in 1928 and completed early in 1929. The pavement itself was completed in November, 1929. The length paved is 14.85 miles, including 4,000 feet situated in the eastern section of the Town of Magog. The pavement is twenty feet wide and the right of way has been widened to 66 feet throughout the section resurfaced.

We have constructed  $2\frac{1}{2}$  miles of bituminous macadam in the Town of Black Lake and the Village of Rivière Blanche, leading towards Thetford Mines. The new pavement has a width of 18 feet, and it replaces an old surface of gravel.

Although in that instance the concrete pavement has not been widened, it is proper to mention that the right of way has been widened to 66 feet on a distance of one mile, in the eastern part of the Parish of Rougemont.

**Highway No. 2—Edmundston-Rivière du Loup-Quebec-Montreal-Toronto**—The section in the municipalities of Berthier, St. Vallier and St. Michel (eastern part) is now being re-paved. Preliminary works were begun in 1928. This section is 13.4 miles long. Actual paving operations were begun last August and will probably be completed by July, 1930. This new pavement is in macurban and is 20 feet wide. The right of way has been widened to 50 feet between fences. The city of Rivière du Loup has paved with amiesite the portion of the highway lying within its limits. Furthermore, the Department is at present straightening and widening practically every section between the Village of Cap St. Ignace and the western limit of Notre Dame du Portage. The widening is being carried to from 50 to 66 feet between fences, and the straightenings are, in many instances, of considerable length.

In a general way, the whole aspect of the Rivière du Loup highway has been altered. It is now one of the widest highways in the Province. The alternative route along the riverbank, between Ste Anne de la Pocatière and Notre Dame du Portage, has been completed and it is on this portion of the highway that the most considerable widening operations have been executed.

Between Quebec and Montreal, the most important resurfacing operations have been performed in the Parish of Pointe aux Trembles and the Village of Neuville, where a new pavement in amiesite, 20 feet wide, was completed last fall; at Batiscan, where the macadam pavement was widened from 16 to 20 feet; in the Parish and Village of Champlain, where we laid an amiesite pavement 20 feet wide; and at Pointe du Lac and Maskinongé, where the width of the pavement was increased from 14 to 20 feet.

We awarded a contract last autumn for the widening and repaving of the road along the Soulanges Canal, between Montreal and the Ontario boundary. The portion to be widened is 13.3 miles long. The existing pavement has an average width of 14 feet; the width of the new pavement will be 22 feet. It will be in bituminous concrete.

**Highway No. 4—Montreal-Malone**—Here we have a typical case of a road originally built in fragments, and at different periods, by the several municipalities interested, and which became, after many years, first a regional highway and then an international artery of the highest importance. The first improved sections of the Montreal-Malone Highway date from 1912. In 1921, there remained unimproved only the section in the Caughnawaga Reserve. That portion was improved by the Department of Highways, with the co-operation of the federal Department of Indian Affairs. In 1926, the Department of Highways

gir et à renouveler les vieux pavages. Aujourd'hui, cette route a une largeur de 66 pieds entre clôture et un pavage neuf de 18 à 20 pieds de largeur en moyenne. Son aspect est celui d'un boulevard. Elle est la route la plus large de la province. Nous y avons supprimé une multitude d'angles et de courbes, et, sauf à certains endroits difficiles que nous avons dû remettre à plus tard, l'alignement est parfait. De plus, cette route comprend à peu près tous les pavages en usage actuellement: béton, macadam bitumineux, macadam à l'eau huilé, macurban, amié-site, coldphalt et colprovia. Elle offre par conséquent, au point de vue de la durée comparative des différents pavages, un champ d'observation très intéressant. Les travaux de 1929 ont été faits à Sainte-Martine, à Très-Saint-Sacrement-de-Howick, à Saint-Malachie-d'Ormstown et dans le canton de Godmanchester.

**Route No 7—Montréal-St. Albans**—Nous avons fait du macurban à Sainte-Anne-de-Sabrevois, à Saint-Georges-de-Henryville, dans le village de Henryville et à Saint-Sébastien. La route a été élargie à 66 pieds entre Saint-Sébastien et Pike River. Le pavage a une largeur de 18 pieds. Nous avons terminé les travaux préparatoires entre Pike River et la frontière du Vermont. Nous avons aussi construit le long de la route, à Philipsburg, un mur en béton de 2,170 pieds de longueur pour protéger le chemin contre les vagues et les glaces de la baie de Missisquoi. Ce mur a une hauteur de sept pieds, une épaisseur de trois pieds à sa base, et une épaisseur de quinze pouces à son sommet.

**Route No 8—Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke**—La reconstruction du pont Lachapelle, sur la rivière des Prairies, entre Cartierville et L'Abord-à-Plouffe, nécessite l'abandon du vieux chemin d'approche sur l'île Jésus et la construction d'un nouveau chemin d'approche d'une longueur de 1,220 pieds. Le département a donné un contrat à l'automne pour la confection de ce chemin. Ce dernier sera construit en partie sur un remblai de pierre. La plate-forme aura une largeur d'environ 45 pieds à son sommet. Le pavage aura une largeur de 36 pieds, et il sera en béton de ciment. Le nouveau chemin sera terminé vers le 1er juillet 1930.

Le pavage de la section comprise entre le village de Templeton-Est et la ville de Hull a été terminé au mois d'août. Ce pavage est en coldphalt, et il a une largeur de 20 pieds.

**Route No 11—Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull**—La reconstruction du pont Viau, sur la rivière des Prairies, entre Bordeaux et le village de Pont-Viau, nécessite un nouveau chemin d'approche comme dans le cas du pont Lachapelle. Ici aussi nous avons dû abandonner le vieux chemin. Le nouveau chemin d'approche aura une longueur de 1,654 pieds et il sera fait sur un remblai en terre. La plate-forme aura 65 pieds de largeur à son sommet. Le pavage aura une largeur de 54 pieds et il sera fait en béton de ciment. Le nouveau chemin sera terminé vers le 1er juillet. Il raccordera directement la montée Sainte-Rose au nouveau pont.

La montée Sainte-Rose, sur l'île Jésus, est en cours de réfection. Depuis deux ans, nous nous occupons de déplacer les clôtures à 66 pieds, ainsi que de faire les redressements requis. Le pavage actuel est en béton et il a 16 pieds de largeur. Il sera élargi à 20 pieds au cours de 1930. L'élargissement sera probablement fait en macadam. Le tout sera recouvert plus tard d'un nouveau pavage.

Nous avons terminé le pavage en macurban à Piedmont, à Mont-Rollaad, dans le village de Prévost, dans la ville de Sainte-Agathe et dans la montée du Sauvage, à Sainte-Adèle. Il reste à paver une longueur d'environ quatre milles au sud de Sainte-Agathe. La partie de la route située dans la ville de Mont-Laurier a été pavée en colprovia sur une largeur variant de 16 à 20 pieds.

began widening and resurfacing the Montreal-Malone Highway, which has today a width of 66 feet between fences, and a pavement whose average width is from 18 to 20 feet. Its appearance is that of boulevard, and it is the widest highway in the Province.

We have eliminated, or improved conditions at, a great many corners and curves on that highway and, except in a few extremely difficult places whose improvement we have been obliged to hold in abeyance, its alignment is perfect.

Moreover, practically every type of pavement now in use is represented on this highway: concrete, bituminous macadam, oiled water-bound macadam, macurban, amiesite, coldphalt, and colprovia. It offers, therefore, from the point of view of their comparative durability, a very interesting field of observation. The works of paving performed in 1929 were located in the municipalities of Ste Martine, Très St. Sacrement de Howick, St. Malachie d'Ormstown, and the Township of Godmanchester.

**Highway No. 7—Montreal-St. Albans**—We have laid macurban pavements at Ste. Anne de Sabrevois, St. Georges de Henryville, in the Village of Henryville, and at St. Sébastien. The right of way has been widened to 66 feet between St. Sébastien and Pike River. The pavement is 18 feet wide. We have completed preliminary work between Pike River and the Vermont State line. We have also built along the highway, at Philipsburg, a concrete wall 2,170 feet long to protect the road against the waves and ice of Missisquoi Bay. This wall is seven feet high, three feet thick at its base and fifteen inches at its top.

**Highway No. 8—Montreal-Hull-Aylmer-Pembroke**—The reconstruction of the Lachapelle Bridge on the Rivière des Prairies, between Cartierville and L'Abord à Plouffe, entails the abandonment of the old approach on Ile Jésus and the construction of a new one 1,220 feet in length. The Department awarded last autumn a contract for the construction of this approach, which is to be built in part on a stone fill. The fill will be 45 feet wide at the top, and the cement concrete pavement is to have a width of 36 feet. This work will be completed about July 1, 1930.

The paving of the section between the Village of Templeton East and the City of Hull was completed last August. This pavement is in coldphalt, and has a width of 20 feet.

**Highway No. 11—Montreal-Mont Laurier-Maniwaki-Hull**—The reconstruction of Viau Bridge, on the Rivière des Prairies, between Bordeaux and the Village of Pont Viau, necessitates a new approach as in the case of the Lachapelle Bridge. Here, also, have we been obliged to abandon the old road. The new approach, on an earth fill, will have a length of 1,654 feet. The fill will be 65 feet wide on top, and the cement concrete pavement will be 54 feet wide. This work will be completed about July 1, 1930. It will directly connect the Montée St. Rose with the new bridge.

The Montée St. Rose, on Ile Jésus, is in course of reconstruction. We have been engaged for the last two years in displacing fences to give the right of way a width of 66 feet, and making the required diversions. The existing pavement is of concrete and has a width of 16 feet. It will be widened to 20 feet in the course of 1930. The widening will probably be made in macadam. The whole will be covered later with a new type of pavement.

We have completed a macurban pavement at Piedmont and Mont Rolland, in the Village of Prévost and the Town of Ste. Agathe, and in the Montée du Sauvage at Ste. Adèle. There remains to be paved a length of about four miles to the south of Ste. Agathe. The portion of the highway in the Town of Mont Laurier was paved in colprovia on a width varying from 16 to 20 feet.



Du côté de Hull, les sept milles compris entre Chelsea et la ville de Hull ont été pavés en coldphalt sur une largeur de 20 pieds.

**Route No 13—Sherbrooke-Derby Line**—Nous n'avons pas fait de pavage sur cette route en 1929, mais nos arpenteurs ont préparé les plans de la section comprise entre la limite sud du canton de Ascot et la limite nord du village de Stanstead, soit une longueur de 23 milles. Les plans prévoient le déplacement des clôtures à 66 pieds, et la construction d'un pavage en béton de 20 pieds de largeur. Le pavage actuel est en gravier. Les plans prévoient aussi un détournement de 2½ milles de longueur à partir de la traverse Prouty, près de la limite du canton de Ascot, jusqu'à un point situé à l'ouest du village de Waterville. Le nouveau chemin évitera deux traverses à niveau ainsi qu'un mauvais tournant dans le village de Waterville, et il raccourcira la route de un mille et demi. Le contrat pour les travaux préliminaires est en cours et il sera terminé vers le 30 août 1930.

**Route No 14—Montréal-Rouse's Point via Saint-Jean**—Nous avons terminé le pavage en béton à Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix et à Mont-Carmel. Toute la route est maintenant en béton entre Saint-Jean et la frontière de l'état de New York.

Nous avons aussi terminé le pavage en macurban dans la paroisse de Laprairie, une longueur de 2.1 milles, dont un mille fait en 1928. Le nouveau pavage à 20 pieds de largeur. Nous avons élargi de 16 à 20 pieds, en macadam bitumineux, le pavage de la montée Fréchette, mitoyenne entre Laprairie et Saint-Luc. Cette montée a 4,090 pieds de longueur. Nous avons fait le même travail d'élargissement dans la paroisse de Saint-Luc, une longueur de 4.9 milles. A l'intersection de la route 14 avec la route 47, venant de Chambly, nous avons fait une grande courbe supprimant tout danger à cette intersection.

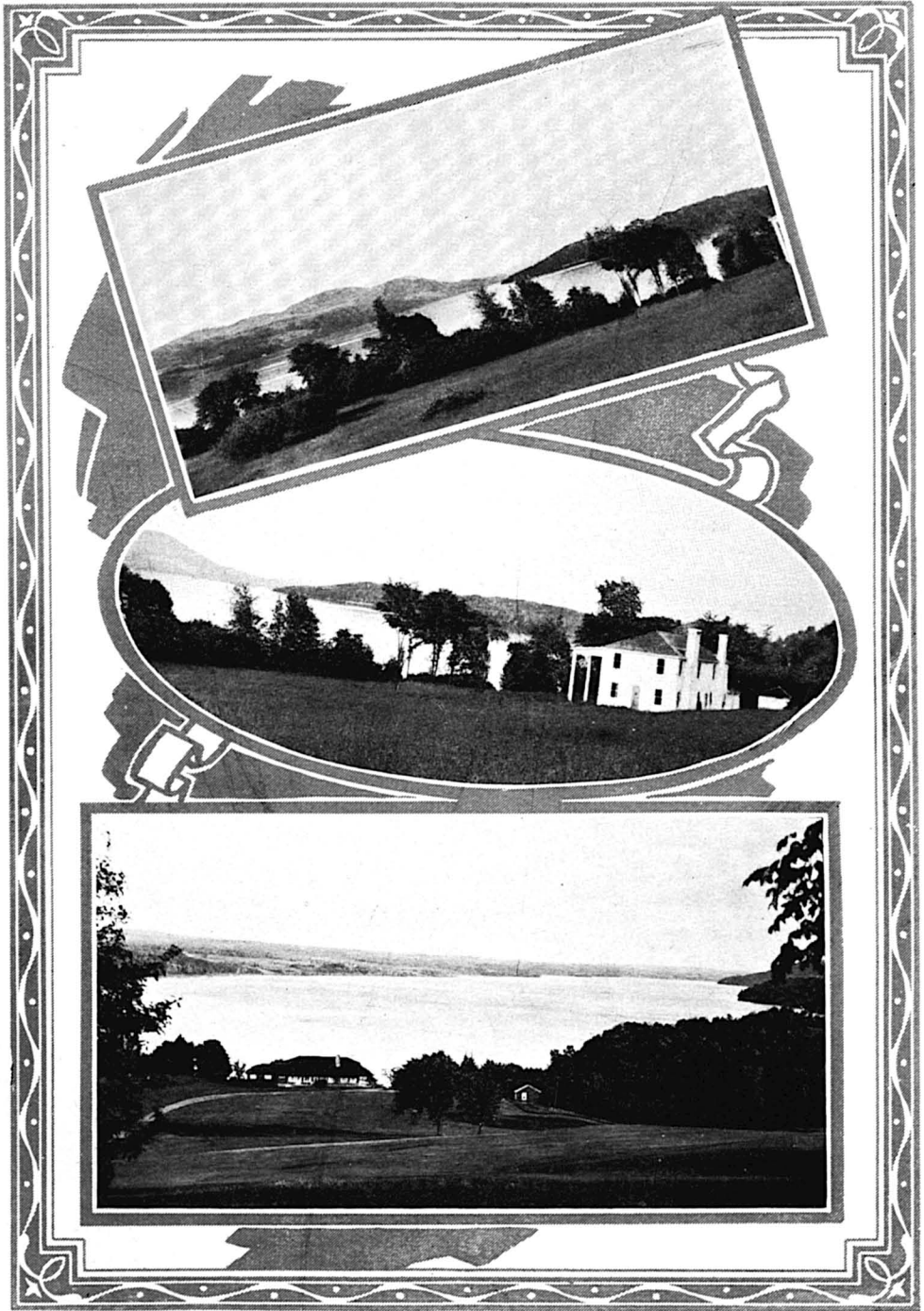
**Route No 15—Québec-Chicoutimi-tour du lac Saint-Jean-Québec**—La section de 22 milles comprise entre Grande-Baie et Jonquière est sous contrat et sera entièrement pavée en béton bitumineux d'ici à 1931. La préparation a été faite presque partout en 1929. Le nouveau pavage aura une largeur variant de 18 à 20 pieds. Le mélange du matériel—pierre et bitume—sera fait sur place par l'entrepreneur lui-même et posé sur le chemin de la même façon que le macurban ou l'amiésite.

Le pavage en béton situé sur la partie centrale du village de Sainte-Anne-de-Beaupré a été élargi.

**Route No 17—Montréal-Ottawa via Pointe-Fortune**—Cette route a été faite par les diverses municipalités elles-mêmes. La partie comprise entre le village de Dorion et Hudson est tellement sinueuse, étroite, et, vu la proximité des habitations, tellement difficile à refaire, qu'il valait mieux la conserver telle quelle pour la circulation locale et construire une nouvelle route ailleurs.

Nous avons, par conséquent, donné un contrat comportant la construction d'une route de 15.63 milles, dont huit milles suivront les chemins désignés actuellement sous les noms de chemins de la Petite-Côte et du Sac-de-Sable, et dont sept milles et demi environ seront entièrement nouveaux. L'emprise aura une largeur de 66 pieds. Le pavage aura une largeur de vingt pieds, et il sera en béton de ciment. Il n'y aura aucune courbe dont le rayon sera inférieur à mille pieds. Nous supprimerons ainsi cinq passages à niveau qui existent sur le chemin actuel. La construction sera terminée en 1931.

**Route No 23—Lévis-Jackman**—Nous avons fait la préparation entre le village de Saint-Henri et la ville de Lévis, y compris l'élargissement du pavage et les corrections d'alignement. Cette section est prête à recevoir le revêtement permanent.



MAGOG-COATICOOK

Vues prises le long du lac Massawippi

Views taken along Lake Massawippi

The seven miles between Chelsea and the City of Hull were paved in cold-phalt on a width of 20 feet.

**Highway No. 13—Sherbrooke-Derby Line**—We laid no pavement on this road in 1929, but our engineers have prepared plans for the section between the southern limit of the Township of Ascot and the northern limit of the Village of Stanstead, a length of 23 miles. These plans provide for the displacement of fences to give the right of way a width of 66 feet and the construction of a concrete pavement 20 feet wide. The present surface is gravel. The plans further provide for a diversion two and one-half miles long from the Prouty Crossing, near the division line of the Township of Ascot, to a point just west of the Village of Waterville. This re-location will eliminate two level crossings and a bad corner in the Village of Waterville, and shorten the highway by one and one-half miles. The contract for the preliminary work is now being carried out and will be completed about August 30, 1930.

**Highway No. 14—Montreal-Rouse's Point (via St. Jean)**—We have completed the construction of the concrete pavement at St. Paul de l'Île aux Noix and Mont Carmel. The rest of the highway between St. Jean and the International Boundary was already paved with concrete.

We have also completed the macurban pavement in the Parish of Laprairie, a length of 2.1 miles, one mile of which was built in 1928. The new pavement is 20 feet wide. We have widened from 16 to 20 feet, with bituminous macadam, the pavement in the Montée Fréchette, between Laprairie and St. Luc. This section is 4,090 feet long. We have done the same widening work in the Parish of St. Luc, a length of 4.9 miles. At the intersection of Highway No. 47, leading to Chambly, we have run in a curve of large radius, thus eliminating any danger from that intersection.

**Highway No. 15—Quebec-Chicoutimi-Tour du Lac St. Jean-Quebec**—The section of 22 miles between Grance Baie and Jonquièrre is under contract and will be completely paved in bituminous concrete by 1931. Nearly all the preliminary work was completed in 1929. The new pavement will have a width varying from 18 to 20 feet. The mixing of material—stone and bitumen—will be done on the job by the contractor, and the mix will be laid on the road in the same manner as macurban and amiesite.

The concrete pavement in the center of the Village of Ste. Anne de Beaupré has been widened.

**Highway No. 17—Montreal-Ottawa via Pointe Fortune**—This road was built by the various municipalities themselves. The section between Dorion and Hudson is so sinuous, narrow, and, in view of the proximity of the habitations along its course, so difficult to re-align properly, that it was deemed advisable to retain it as it is for the accomodation of local traffic and to build a new road elsewhere to form part of the highway.

We have, therefore, awarded a contract for the construction of a road 15.629 miles long, eight of which follow the roads designated at present as the Chemin de la Petite Côte and Chemin du Sac de Sable, and of which about seven and one-half miles are new road. The right of way will have a width of 66 feet and the pavement, in cement concrete, 20 feet. There will be on this section not one curve of less than 1000-foot radius. We are also eliminating five grade crossings which exist on the present road. This work will be completed in 1931.

**Highway No. 23—Lévis-Jackman**—We have completed the preliminary works between the Village of St. Henri and the City of Lévis. They included the widening of the existing pavement and correction of alignment. This section is now ready to receive a permanent pavement.

**Route No 28—Lévis-Sherbrooke via Beauceville**—Nous avons recouvert en tarvia Retread un mille et demi de vieux gravelage à l'est de Lennoxville. Ce genre de pavage est fait au moyen d'un mélange de pierre et de goudron mélangés à froid sur le chemin même. L'on étend d'abord la pierre, que l'on arrose ensuite de goudron. Le mélange est fait au moyen de la machine à chemin. Lorsque la pierre et le goudron sont bien mélangés, l'on ajoute une seconde couche de petite pierre et l'on roule le tout. Le pavage a une épaisseur de deux pouces une fois roulé. La section pavée à l'est de Lennoxville a une largeur de 20 pieds.

**Route No 32—Montréal-Saint-Hyacinthe-Richmond**—Nous avons donné un contrat pour la préparation de la montée Sabourin, dans la paroisse de Saint-Hubert. Le département en a pavé lui-même une partie en macurban sur une largeur de 20 pieds. Cette route est excessivement sinueuse entre Saint-Hubert et Belœil, et elle requiert des redressements très considérables, dont plusieurs sont en voie d'exécution.

**Route No 49—Saint-Roch-Chambly-Saint-Jean**—Nous sommes à recouvrir d'un nouveau pavage en macadam à l'eau huilé le vieux macadam construit autrefois entre Chambly et Saint-Jean. La partie de la paroisse de Chambly est terminée. La partie de Saint-Luc sera terminée en 1930. A cause de la proximité du canal de Chambly, la route exigeait beaucoup de redressements et un grand nombre de changements de tracé. L'alignement du chemin refait sera impeccable. Le nouveau pavage a une largeur de 20 pieds.

Il y a d'autres travaux de moindre importance qui ont été exécutés sur quelques routes et pour lesquels on consultera le chapitre 7.

#### Analyse des matériaux de construction et d'entretien—Contrôle des mélanges bitumineux—Contrôle de l'épaisseur et de la qualité des pavages

Le laboratoire du ministère de la voirie joue un rôle très important au point de vue de la qualité des matériaux employés à la construction, à l'entretien et au revêtement des routes. Ce laboratoire existe depuis les débuts du département. Sa nécessité, toujours bien évidente, s'est accrue considérablement depuis que nous construisons sur une grande échelle des pavages permanents. Tous les matériaux destinés aux travaux de voirie doivent subir une analyse avant qu'on puisse les employer. Qu'il s'agisse d'une municipalité, d'un entrepreneur ou d'un ingénieur du département, personne n'est exempt de l'obligation d'expédier au département, pour analyse, la pierre, le sable, le gravier ou le bitume que l'on se propose d'employer. L'obligation de l'analyse assure la bonne qualité des matériaux mis sur le chemin. Lorsqu'un échantillon a été approuvé, il ne reste à l'ingénieur ou au surveillant qu'à s'assurer que le matériel employé est bien conforme à l'échantillon soumis.

Notre laboratoire a, durant l'année 1929, analysé 527 échantillons répartis comme suit:

Graviers pour confection de béton, pour gravelage ou pour entretien.	261
Sables pour confection de béton.....	10
Pierres et poussières de pierre.....	75
Bitumes et goudrons.....	101
Cylindres de béton.....	57
Chlorure de calcium.....	17
	527

**Highway No. 28—Lévis-Sherbrooke via Beauceville**—We have resurfaced with Retread tarvia one and one-half miles of old gravel east of Lennoxville. This type of pavement is laid as a mixture of stone and tar, mixed cold on the spot. First the stone is laid on the subgrade; then the tar is applied by sprinkling. The mixing is done with the road machine. When the stone and tar have been properly mixed, a second course of smaller stone is added and the whole mass then rolled. This type of pavement has a thickness of two inches after rolling. The section paved east of Lennoxville has a width of 20 feet.

**Highway No. 32—Montreal-St. Hyacinthe-Richmond**—We have awarded a contract for the preliminary works on the Montée Sabourin, in the Parish of St. Hubert. The Department has itself paved a portion in macurban on a width of 20 feet. Between St. Hubert and Belœil this highway is exceedingly sinuous and requires considerable work of straightening, a good deal of which is now in process of execution.

**Highway No. 49—St. Roch-Chambly-St. Jean**—We are replacing with oiled waterbound macadam the old macadam pavement that was formerly built between Chambly and St. Jean. The section in the Parish of Chambly is completed. The section in St. Luc will be completed in 1930. Because of the proximity of the Chambly Canal, this highway requires a great many straightenings and changes in location. The alignment of the new road will be impeccable. The new pavement is 20 feet wide.

There are other works of lesser importance which have been executed on certain highways. They are described in Chapter 7.

**Analysis of Construction and Maintenance Materials—Control of Bituminous Mixtures—Control of Thickness and Quality of Pavements**

The Laboratory of the Department of Highways plays an important rôle in controlling the quality of materials employed in the construction, maintenance, and resurfacing of highways. This laboratory has been in existence from the time the Department was inaugurated. Its necessity, always obvious, has increased considerably from the time we began the construction on a large scale of permanent pavements. All materials destined for use on our road work is submitted for analysis before being employed therein. No one, whether a municipality, a contractor, or even an engineer of the Department, is exempt from the obligation of forwarding to the Department, for analysis, the stone, sand, gravel, or bitumen it is proposed to employ. This obligation insures the good quality of the materials placed on the road. Once a sample has been approved, it only remains for the engineer or overseer to make sure that the material employed is of the same quality as the sample submitted.

During the year 1929, our laboratory analysed 527 samples of material, apportioned as follows:

Gravel for concrete, gravel construction, or maintenance. . . . .	261
Sand for concrete. . . . .	16
Stone and stone dust. . . . .	75
Bitumens and tars. . . . .	101
Cylinders of concrete. . . . .	57
Calcium chloride. . . . .	17

Le chef du laboratoire a sous sa direction cinq inspecteurs dont le travail consiste à analyser sur place les matériaux employés dans la construction du béton bitumineux, et à surveiller les mélanges de diverses sortes faits par les compagnies qui en fabriquent. En plus de l'analyse et de la surveillance des différents mélanges, chaque inspecteur est tenu de prélever des échantillons d'aggrégats et de les expédier au laboratoire. Les inspecteurs en ont soumis, en 1929, 1,674 échantillons.

**Contrôle de l'épaisseur et de la qualité des pavages**—La confection des pavages est soumise à une surveillance étroite de la part des ingénieurs et des inspecteurs. Le département, toutefois, ne s'en tient pas exclusivement à cette surveillance. Afin de vérifier l'épaisseur et la composition des pavages, une fois construits, nous avons fait l'acquisition d'une machine perforeuse mécanique spéciale au moyen de laquelle nous prélevons des échantillons en forme de boudin sur toute l'épaisseur du pavage. Ces échantillons sont prélevés tantôt au centre, tantôt vers le bord, à raison de deux pour chaque mille, de façon à obtenir une idée exacte de la qualité et de l'épaisseur du pavage. Une fois les échantillons étiquetés, il n'y a qu'à mesurer pour savoir si le devis a bien été suivi. Ce système de contrôle, qui est d'ailleurs tout à fait nouveau, est une protection absolument efficace pour le département et pour le public.

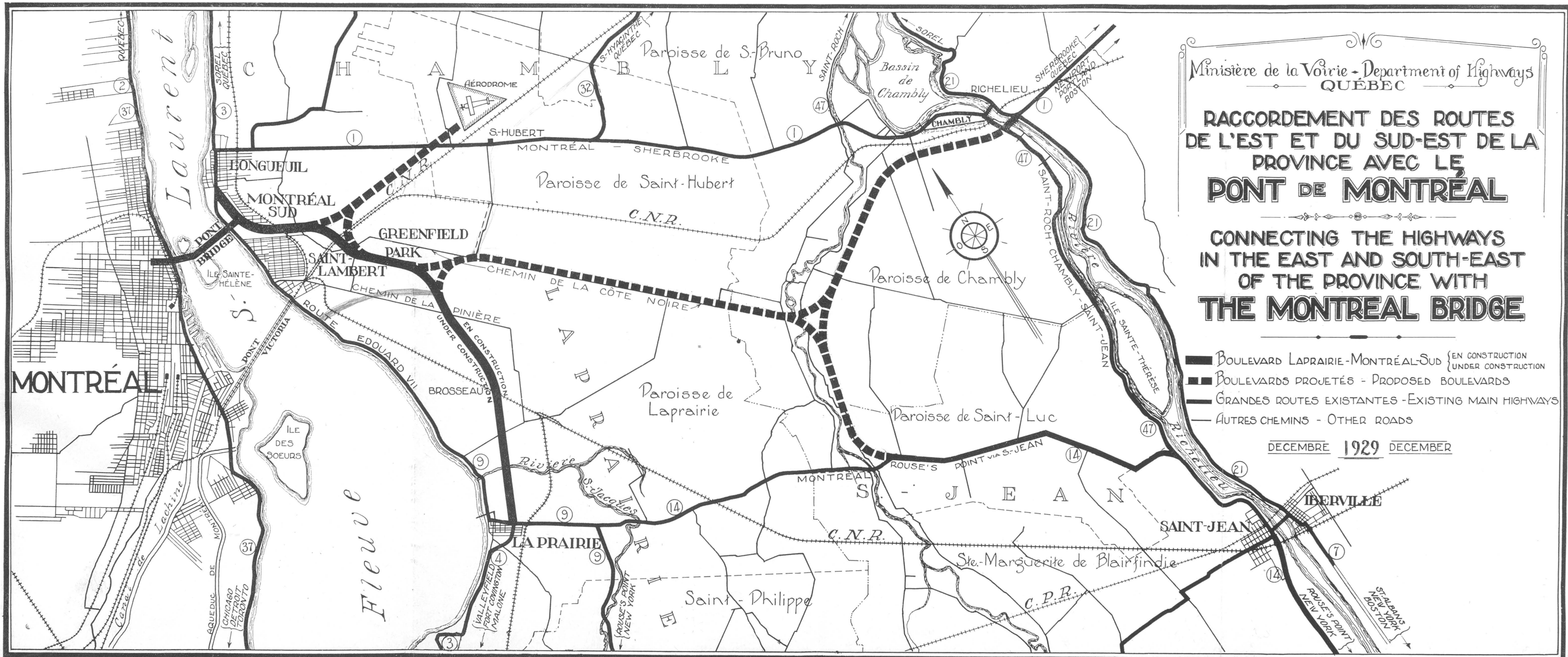
### LE BOULEVARD DU NOUVEAU PONT DE MONTRÉAL

La construction du nouveau pont entre Montréal et la rive sud du Saint-Laurent, par l'île Sainte-Hélène et la ville de Montréal-Sud, modifiera profondément les conditions d'accès de la métropole du Canada. Il aurait été possible de raccorder les routes actuelles au nouveau pont sans entreprendre la construction d'un boulevard comme celui que nous construisons actuellement, mais un raccordement sommaire n'eût eu qu'un caractère passager. La circulation actuelle exige déjà des moyens rapides d'entrée et de sortie. Avec le développement accéléré de la métropole et la progression continue du tourisme, il est facile de prévoir que, d'ici cinq ans, la circulation aura doublé au moins. La construction d'un chemin d'accès conforme aux besoins présents et aux besoins futurs s'imposait sans aucune hésitation.

Le ministère de la voirie a donc fait une étude spéciale de la situation du réseau routier et des besoins de la circulation dans la région adjacente au nouveau pont. Cette région est comprise plus particulièrement entre Laprairie à l'ouest, Chambly au sud et Longueuil à l'est. Dans ce "secteur" de peu d'étendue convergent les routes venant de l'état de New York, de l'état du Vermont, des Cantons de l'Est, de la région de Sorel et en général de toute la rive sud du Saint-Laurent à l'ouest de Lévis. Il n'y a pas que la grande circulation à considérer. Montréal est le marché immédiat de toute la région située à l'ouest du Richelieu et, à ce titre, crée un mouvement considérable sur les routes qui y conduisent. Et, encore une fois, la circulation future offre des perspectives illimitées d'augmentation.

L'on n'aura qu'à jeter un rapide coup d'œil sur la carte montrant spécialement ce district pour comprendre la situation actuelle et pour voir du même coup quels sont nos projets en ce qui concerne ce centre routier. Comme les projets sont toujours sujets à modifications, nous n'y insisterons pas, mais nous donnerons quelques détails sur la partie en voie de réalisation entre Laprairie et le nouveau pont, et que la carte indique par un large trait noir.

**Le boulevard Laprairie-Montréal-Sud**—Le boulevard actuellement en construction entre l'intersection des routes Edouard VII et Montréal-Malone, dans la ville de Laprairie, et l'entrée du nouveau pont, abandonne complètement tou-



Ministère de la Voirie - Department of Highways  
 QUÉBEC

**RACCORDEMENT DES ROUTES  
 DE L'EST ET DU SUD-EST DE LA  
 PROVINCE AVEC LE  
 PONT DE MONTRÉAL**

**CONNECTING THE HIGHWAYS  
 IN THE EAST AND SOUTH-EAST  
 OF THE PROVINCE WITH  
 THE MONTREAL BRIDGE**

- BOULEVARD LAPRAIRIE-MONTRÉAL-SUD { EN CONSTRUCTION / UNDER CONSTRUCTION
- BOULEVARDS PROJÉTÉS - PROPOSED BOULEVARDS
- GRANDES ROUTES EXISTANTES - EXISTING MAIN HIGHWAYS
- AUTRES CHEMINS - OTHER ROADS

DECEMBRE 1929 DECEMBER

The head of the laboratory has under his direction five inspectors whose work consists in analysing on the spot materials entering into the making of bituminous concrete, and the inspection of the mixtures of various kinds made by the companies manufacturing road materials. Besides the analysing and overseeing of the different mixing operations, each inspector is required to extract samples of the aggregates and forward them to the laboratory. The inspectors submitted, in 1929, 1,674 samples of aggregates.

**Control of the Thickness and Quality of Pavements**—The construction of pavements is performed under the strict surveillance of the engineers and inspectors. The Department, however, does not restrict itself to that form of supervision alone. To the end of verifying the thickness and composition of the pavements, once completed, we have acquired a special mechanical perforating machine by means of which we are enabled to extract samples, in the form of cylinders, of the whole thickness of the pavement. These samples are extracted sometimes from the center of the pavement and sometimes from the side, at the rate of two per mile, in such manner as to obtain an exact idea of the thickness and quality of the pavement. The sample once passed upon, we have only to measure it to ascertain whether or not the specifications have been properly adhered to. This system of control, altogether a new one, is an absolutely efficacious protection for the Department and the Public

#### THE BOULEVARD TO THE NEW MONTREAL BRIDGE

The construction of the new bridge between Montreal and the south shore of the St. Lawrence, across Ste. Hélène Island and the Town of Montréal Sud, will profoundly modify the conditions of access to the Metropolis of Canada. It should have been possible to connect the existing highways with the new bridge without undertaking the construction of such a boulevard as we are now carrying to completion, but a connecting link of lesser proportions could have had but temporary usefulness. Even existing traffic demands rapid means of entrance to and exit from the Metropolis. And with the accelerating economic development of the district and the continued increase in volume of the tourist traffic it is easy to anticipate twice as much traffic within the next five years. The construction of an approach conforming to present and future requirements had to be undertaken without the slightest hesitation.

The Department, therefore, made a special study of the network of highways in the region adjacent to the new bridge and of the traffic requirements in the same area. This region is more particularly included between Laprairie to the west, Chambly to the south, and Longueuil to the east. In this sector of limited extent converge the highways from the State of New York, the State of Vermont, the Eastern Townships, the district of Sorel, and, in general, the whole South Shore district west of Lévis. But there was not only the through traffic to be considered. Montreal is the market for the entire region lying west of the Richelieu, and, as such, creates considerable traffic on the roads leading into and out of it. Here again does future traffic offer unlimited possibilities for augmentation.

A mere glance over the map of that district will show the present situation in that highway center, as well as the proposed changes. As projects are always subject to modifications, we will not deal at more length with them, but we desire to present here certain details concerning that part which is now on the way to realization between Laprairie and the new bridge, and which is shown on the map by a thick, black line.

**The Laprairie-Montréal Sud Boulevard**—The boulevard now under construction between the intersection of the King Edward and Montreal-Malone Highways, in the Town of Laprairie, and the entrance to the new bridge, is so traced



les routes existentes. Il est un chemin absolument nouveau. Ce boulevard traverse la Commune de Laprairie et la petite rivière Saint-Jacques, à environ un mille de Laprairie, et passe au-dessus de la voie du Grand-Tronc, près de Brosseau. De là, il se dirige vers Greenfield Park, où il oblique à l'ouest pour aller passer au-dessus des voies du Canadien National près des cours de Southwark, dans la paroisse de Longueuil, puis, un peu plus loin, au-dessus des voies des chemins de fer Québec, Montréal & Southern et Montréal & Southern Counties, pour atteindre le pont à Montréal-Sud.

La longueur totale du boulevard sera de 9.144 milles, y compris les ponts et les viaducs. Cette longueur totale est répartie comme suit: dans la ville de Laprairie: 1.073 mille; dans la paroisse de Laprairie: 3.717 milles; dans la ville de Greenfield Park: 1.202 mille; dans la paroisse de Longueuil: 2.411 milles; dans la ville de Montréal-Sud: 0.741 mille.

La largeur moyenne de l'emprise sera de 150 pieds, et la largeur de la plate-forme sera de 70 pieds à son sommet. Les travaux de construction de la plate-forme consistent en remblai. Le volume total du remblai sera de 570,972 verges cubes, ce qui donne une idée de l'énormité du travail. Dans la Commune de Laprairie, le remblai s'élève jusqu'à seize pieds au-dessus du niveau de l'emprise. Dans les limites de la ville seule il y a 215,575 verges cubes de remblai. Le matériel d'emprunt provient en partie du canal d'égouttement creusé le long de la plate-forme, mais il faut aller chercher une partie de la terre à une assez forte distance. Les entrepreneurs emploient des grues pour le travail de terrassement. L'entrepreneur de la partie comprise entre Laprairie et le chemin de la Pinière a installé un chemin de fer industriel pour transporter une partie du matériel requis.

La construction comporte tous les travaux destinés à assurer l'égouttement parfait de la plate-forme, entre autres la pose d'un grand nombre de drains et de ponceaux en tuyaux de béton centrifuge.

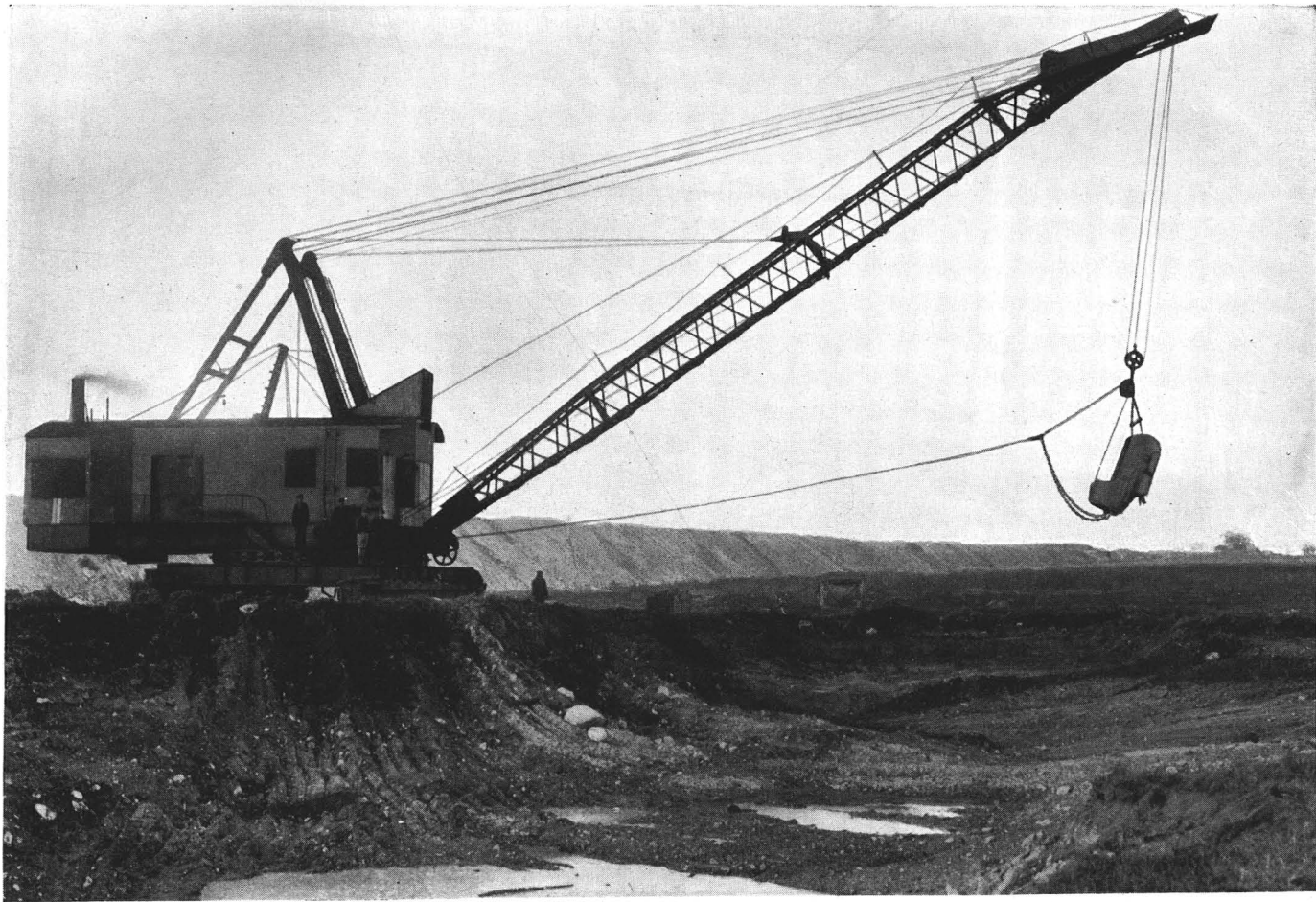
Lorsque le terrassement se sera tassé et qu'il sera parfaitement solide, on construira sur la plate-forme deux voies carrossables en béton de 20 pieds de largeur chacune. Ces lisières de béton seront séparées par un espace libre de 20 pieds de largeur également, sur lequel on sèmera d'abord du gazon, mais qui pourra servir plus tard à l'établissement d'une voie de tramway, ou à l'élargissement du pavage. Les accotements auront cinq pieds de largeur de chaque côté. Le pavage en béton sera construit sur une fondation de gravier.

La circulation sera à direction unique sur chaque lisière de pavage.

Les contrats prévoyaient que la plate-forme serait terminée avant l'hiver afin de donner au terrassement le temps de se tasser suffisamment avant la pose du béton. La partie au sud de Greenfield Park est presque terminée. La partie qui va de Greenfield Park à la ville de Montréal-Sud ne pourra être terminée avant le printemps. Le délai prévu pour la pose du pavage expire le 31 octobre 1930. Nous devons prolonger ce délai jusqu'au printemps de 1931 pour certaines parties du pavage, car il est de première importance de donner au remblai tout le temps voulu pour le tassement.

En attendant le parachèvement du pavage, nous fournirons à la circulation un excellent moyen d'accès au nouveau pont par le boulevard Desaulniers et la rue Washington, à Montréal-Sud, que nous avons réparés spécialement à cette fin.

**Grandes divisions du travail**—A part la plate-forme et le pavage proprement dits, la construction du nouveau boulevard comporte la construction d'un pont sur la rivière Saint-Jacques, à un mille environ de la ville de Laprairie; la construction d'un viaduc au-dessus de la voie du Grand-Tronc, à l'ouest de la station de Brosseau, dans la paroisse de Laprairie; la construction d'un deuxième



**BOULEVARD LAPRAIRIE-PONT DE MONTRÉAL**

La grue au travail près de Laprairie. On voit  
à l'arrière plan une partie du remblai.

The crane at work near Laprairie. At the  
background: the fill partly completed.

as to completely abandon existing highways. It is an absolutely new road. This boulevard runs through the "Commune" of Laprairie, over the Petite Rivière St. Jacques, about a mile from Laprairie, over the Grand Trunk Railway tracks, near Brosseau, then runs towards Greenfield Park, whence it turns obliquely westward to cross overhead the Canadian National tracks near the Southwark Yards in the Parish of Longueuil. A little farther on, it crosses over the tracks of the Quebec, Montreal and Southern and Montreal and Southern Counties Railways, to reach the bridge at Montreal Sud.

The total length of the boulevard, including bridges and viaducs, will be 9.144 miles. This length is made up as follows: 1.073 miles in the Town of Laprairie; 3.717 miles in the Parish of Laprairie; 1.202 miles in the Town of Greenfield Park; 2.411 miles in the Parish of Longueuil; and 0.741 mile in the Town of Montreal Sud.

The average width of the right of way is 150 feet, and the top of the fill will be 70 feet wide. The construction of the platform consists wholly of fill, the total estimated volume of same being 570,972 cubic yards, a commentary on the enormity of the work. In the "Commune" of Laprairie, the embankment rises to a height of sixteen feet above the ground. There are within the town limits alone 215,575 cubic yards of fill. Part of the material was obtained from the drainage canal excavated along the road, but we have been obliged to haul part of the filling material a considerable distance. The contractors are employing enormous cranes on these earthworks. The contractor on the Laprairie section has installed, in addition, an industrial railway for the transportation of material for filling.

The construction includes all works destined to assure perfect drainage of the fill, among other items being the installation of a great many drains and culverts of centrifugal concrete construction.

When the earthworks have settled and become perfectly solid there will be constructed on the subgrade two widths of concrete pavement, each twenty feet wide, and separated from each other by a free space of twenty feet which will be sown in grass, but which may serve later for either the establishment of a tramway or the widening of the pavement. The shoulders are to be five feet wide. The pavement will be laid on a foundation of gravel.

There will be one-way traffic on each width of pavement.

The contracts required the completion of the earthworks before winter, in order that the latter might have time for adequate settling before the laying of the concrete pavement. The portion south of Greenfield Park is nearly completed. The section between there and Montreal Sud will not be completed before spring. The time allowed for the laying of the pavement expires October 31, 1930. We may have to prolong the time allowed until the spring of 1931 for certain portions, for it is of the utmost importance that the fill be given all the time required for settling.

Pending the completion of the pavement, we are providing traffic with an excellent means of access to the new bridge via the Boulevard Desaulniers and Washington Street, at Montreal Sud, which we have repaired for that very purpose.

**Important Divisions of the Work**—Besides the embankment and the pavement proper, the construction of the new boulevard includes the building of a bridge over the Rivière St. Jacques, about a mile from Laprairie; the building of a viaduct over the Grand Trunk Railway, west of Brosseau Station, in the Parish of Laprairie; the construction of a viaduct over the Canadian National Rail-

viaduc au-dessus de la voie du C. N. R., près des cours de Southwark, dans la paroisse de Longueuil, enfin la construction d'un troisième viaduc au-dessus de la voie du chemin de fer Québec, Montréal & Southern, dans la paroisse de Longueuil, au sud de Montréal-Sud. La voie du chemin de fer Montréal & Southern Counties sera déplacée à cet endroit de façon à passer sous le même viaduc.

**Premier contrat—De Laprairie au chemin de la Pinière**—Ce contrat comporte la construction du remblai et du pavage en béton à partir de l'intersection des routes Édouard VII, Montréal-Malone et Montréal-Valleyfield, dans la ville de Laprairie, jusqu'à l'intersection du chemin de la Pinière, dans la paroisse de Longueuil. Cette partie a une longueur de 4.103 milles, de laquelle il faut déduire 500 pieds pour le pont de la rivière Saint-Jacques, approches comprises, et 1,600 pieds pour le viaduc de Brosseau et ses approches, ce qui laisse une longueur de 3.67 milles pour ce contrat, dont 1.023 mille dans la ville de Laprairie, et 2.647 milles dans la paroisse. Ce contrat comporte à lui seul 321,586 verges cubes de remblai, dont 215,575 verges dans la ville de Laprairie et 106,011 verges dans la paroisse.

**Deuxième contrat—Pont sur la rivière Saint-Jacques et viaduc de Brosseau**—Le pont de la rivière Saint-Jacques aura une longueur totale de 94 pieds et deux pouces. Il consistera en une dalle en béton armé supportée par des poutres métalliques entourées de béton reposant sur les culées et un pilier central également en béton. Chaque travée aura une ouverture libre de 45 pieds. Le pilier central sera de biais par rapport à l'axe du chemin. La largeur libre de la voie carrossable sera de 60 pieds. Le pont et les approches auront une longueur totale de 500 pieds, dont moitié dans la ville de Laprairie et moitié dans la paroisse. Le volume de terrassement à faire pour la construction des approches sera de 21,500 verges cubes.

Le viaduc de Brosseau aura 58 pieds d'ouverture libre et il sera aussi de biais par rapport à l'axe du boulevard. La longueur sous contrat, y compris les approches, est de 1,600 pieds. Ce passage sera également construit sur culées de béton de la façon du pont sur la rivière Saint-Jacques. Le volume de terrassement à faire pour les approches est de 160,200 verges cubes.

**Troisième contrat—Du chemin de la Pinière au nouveau pont et à la route Lévis-Fort Covington dans la paroisse de Longueuil**—Ce contrat comporte la construction du remblai, la construction du pavage et la construction des viaducs de Southwark et du chemin de fer Q. M. & S. La longueur de cette section est de 5.042 milles, dont 0.687 mille dans la paroisse de Laprairie, 1.202 mille dans la ville de Greenfield Park, 2.411 milles dans la paroisse de Longueuil, et 0.741 mille dans la ville de Montréal-Sud.

Le viaduc de Southwark aura une longueur totale de 1,800 pieds, d'une extrémité à l'autre. Ce viaduc sera construit sur pilastres en béton, y compris les montées de chaque côté, lesquelles seront en viaduc au lieu d'être en remblai. Chacune des deux montées du niveau de la route au sommet du passage au-dessus des voies aura une longueur de 734.55 pieds avec une pente de 5%. Le passage proprement dit au-dessus des voies aura une longueur de 331 pieds. Il sera fait en trois travées, séparées par des pilastres en béton. La largeur libre de la travée du sud, et de la travée centrale sera de 101 pieds pour chacune. La largeur libre de la travée du nord sera de 116 pieds.

Le viaduc du Q. M. & S. aura une longueur totale de 1,600 pieds, y compris, comme dans le cas précédent, les deux montées. Le passage affecté aux voies aura une longueur totale de 233 pieds et il sera en quatre travées. La travée du sud aura 31 pieds de passage libre, les deux suivantes 48 pieds et la quatrième 20 pieds.



LÉVIS-SHERBROOKE via BEAUCEVILLE  
Lingwick

way, near the Southwark Yards, in the Parish of Longueuil, and the construction of a third viaduct over the tracks of the Quebec, Montreal and Southern Railway, in the Parish of Longueuil, south of Montreal Sud. The track of the Montreal and Southern Counties Railway will be so displaced as to pass under the same viaduct.

**Contract No. 1—Laprairie to La Pinière Road**—This contract provides for the construction of the fill and the concrete pavement from the intersection of the King Edward and Montreal-Malone Highways, in the Town of Laprairie, to the intersection of La Pinière Road, in the Parish of Longueuil. The length of this section is 4.103 miles, from which must be deducted 500 feet for the bridge over the Rivière St. Jacques, approaches included, and 1,600 feet for the Brosseau Viaduct and its approaches. This leaves a length of 3.67 miles for the contract, 1.023 of which are in the Town of Laprairie and 2.647 in the Parish. This contract includes 321,586 cubic yards of fill, of which amount 215,575 cubic yards is in the Town of Laprairie and 106,011 in the Parish.

**Contract No. 2—Bridge Over Rivière St. Jacques and Brosseau Viaduct**—The bridge over Rivière St. Jacques will have a total length of 94 feet 2 inches. It will consist of a reinforced concrete slab supported on metallic beams embedded in concrete, resting on concrete abutments and a central pier. Each bay will have a clear opening of 45 feet. The central pier will be built on a bias, to conform with the axis of the road. The free width of the wheelway will be 60 feet. The bridge and approaches will have a combined length of 500 feet, half of which will be in the Town and half in the Parish of Laprairie. There will be 21,500 cubic yards of earthwork in the approaches.

The Brosseau Viaduct will have a free opening of 58 feet and will also be built on a bias. The length under contract, including the approaches, is 1,600 feet. It will rest on concrete abutments, in the same manner as the bridge over Rivière St. Jacques. The volume of fill in the approaches is 160,200 cubic yards.

**Contract No. 3—From La Pinière Road to the New Bridge and the Lévis-Fort Covington Highway in the Parish of Longueuil**—This contract provides for the construction of the embankment, the pavement, and the viaducts of Southwark and the Quebec Montreal and Southern Railway. The length of this section is 5.042 miles, of which 0.687 mile is in the Parish of Laprairie, 1.202 miles in the Town of Greenfield Park, 2.411 miles in the Parish of Longueuil, and 0.741 mile in the Town of Montreal Sud.

The Southwark Viaduct will have a total length of 1,800 feet, including the approaches, which will form part of the viaduct instead of the embankment. The viaduct will be supported on concrete columns. Each of the two approaches will have a length of 734.55 feet from the level of the highway to that of the viaduct floor, and a grade of 5%. The overhead crossing proper will be 331 feet in length.

It will be built in three bays, separated by concrete pillars. The free opening of the southern and central bays will be 101 feet each; that of the northern bay, 116 feet.

The Quebec Montreal and Southern Viaduct will have a total length of 1,600 feet, including, as in the preceding case, the two approaches. The overhead crossing proper will be 233 feet long. It will be built in four bays, the southern one having clear opening of 31 feet, the two next of 48 feet each, and the fourth, 20 feet.

**Direction et surveillance**—L'ouvrage est exécuté sous la direction générale de l'ingénieur en chef, avec le concours de l'ingénieur du district et de l'assistant de l'ingénieur en chef. La surveillance et la responsabilité de l'exécution des contrats suivant les devis et les plans incombent à un ingénieur résident, qui a lui-même le concours de divers ingénieurs et inspecteurs du département. Pour la construction du pont sur la rivière Saint-Jacques, l'ingénieur résident a le concours des ingénieurs du ministère des travaux publics. Pour la construction des viaducs de Brosseau, de Southwark et du Q. M. & S., nous lui avons adjoint des ingénieurs-conseils spécialisés dans ce genre de construction. L'ingénieur en chef reçoit chaque jour des rapports des différents ingénieurs, et il est en mesure de contrôler le travail dans tous ses détails.

### SUPPRESSION DES PASSAGES À NIVEAU DE CHEMINS DE FER

Il y a au Canada environ 25,000 passages à niveau, dont 2,000 environ sont situés dans la province de Québec. Ces chiffres ne comprennent pas les passages à niveau des voies de tramways dans les villes.

Les accidents aux passages à niveau se sont, depuis quelques années, multipliés de telle sorte que la suppression des passages les plus dangereux est devenue nécessaire si l'on veut assurer la sécurité parfaite de la circulation.

Il y a eu au Canada, de 1924 à 1928 inclusivement, 1,476 accidents aux passages à niveau, dont 1,174 collisions entre un train et un véhicule automobile, 153 collisions entre un train et un véhicule à traction animale, et 149 collisions entre un train et un piéton. Ces 1,476 accidents ont causé la mort de 571 personnes et des blessures à 1,946 personnes.

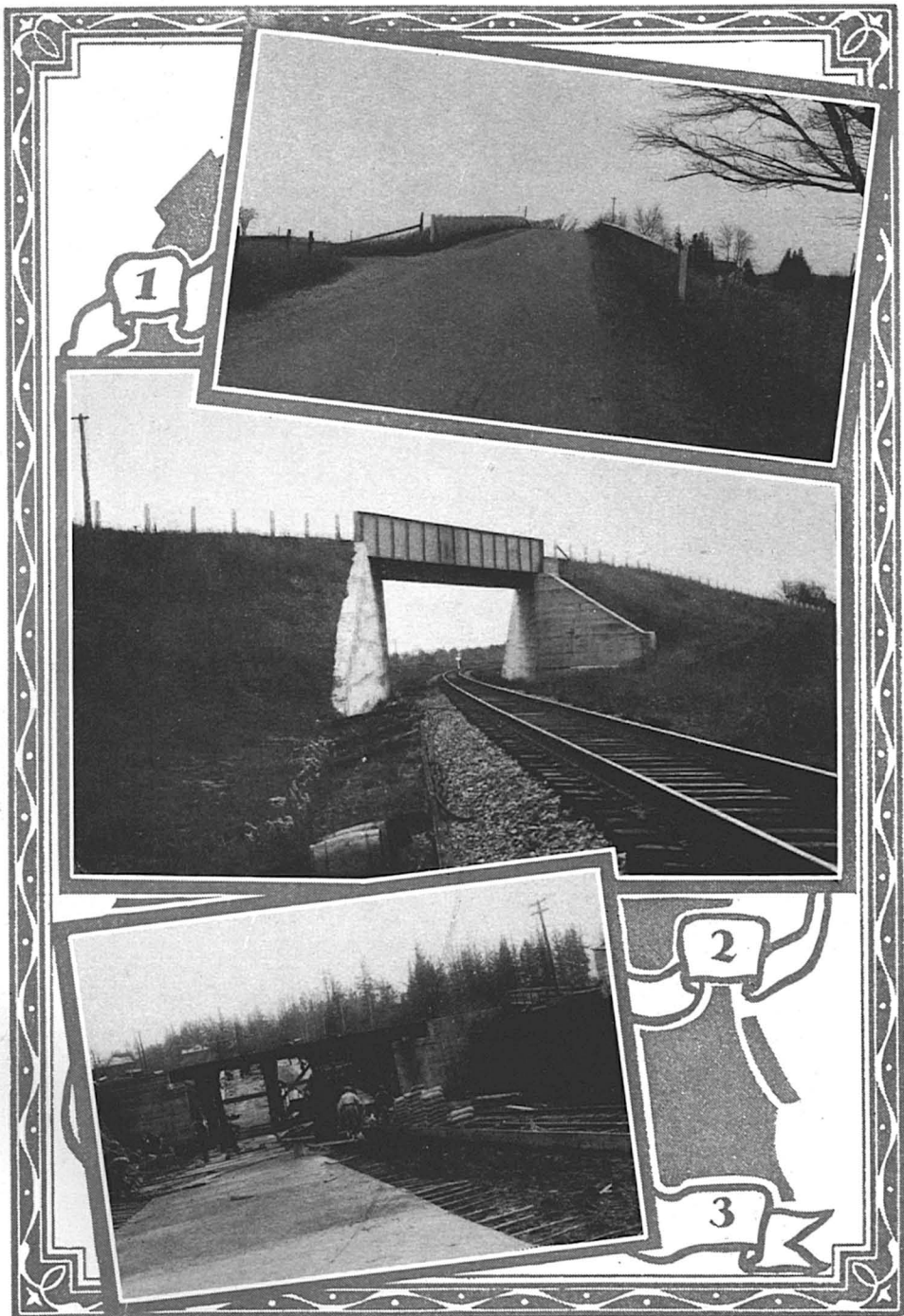
Le tableau suivant indique, pour la même période, les accidents de passages à niveau dans la province de Québec.

1924. . . . .	52 accidents; 27 personnes tuées; 64 personnes blessées
1925. . . . .	43 " 16 " " 50 " "
1926. . . . .	46 " 29 " " 47 " "
1927. . . . .	64 " 29 " " 82 " "
1928. . . . .	65 " 46 " " 88 " "

Voici, pour l'année 1928 et pour la province de Québec, la répartition des accidents par chemin de fer:

Canadien National. . . . .	24 accidents; 16 personnes tuées; 29 blessées
Canadien Pacifique. . . . .	32 " 24 " " 43 "
Central Vermont. . . . .	1 " .. " " 1 "
Québec, Montréal & Southern. . . . .	3 " 2 " " 3 "
New York Central. . . . .	1 " .. " " 3 "
Québec Central. . . . .	2 " 2 " " 6 "
Atlantic, Québec & Western. . . . .	1 " 1 " " ..
Montréal & Southern Counties. . . . .	1 " 1 " " 3 "
	65 " 46 " 88

Les chiffres donnés ci-dessus ont été compilés par la Commission des Chemins de Fer du Canada. Il y a une légère différence avec le nombre d'accidents de passages à niveau donné au rapport du Bureau Provincial du Revenu, celui-ci ne comprenant que les collisions avec une automobile (voir chapitre 3).



1. Passage élevé sur la route Edouard VII, à Lacolle (passage "Hughes"); 2. Même passage, montrant la voie ferrée; 3. Type de passage au-dessous (chemin de Charlesbourg; construit par la ville de Québec).

1. Overhead crossing on the King Edward Highway (Hughes crossing); 2. Same crossing, from the railroad track; 3. Type of under pass (Charlesbourg Road; built by the City of Quebec).



**Direction and Supervision**—This work is under the general direction of the Chief Engineer, with the assistance of the District Engineer and the Assistant Chief Engineer. The supervision of the contracts, and the responsibility for their being executed in accordance with the plans and specifications, rests with a Resident Engineer, who has himself the co-operation of divers engineers and inspectors of the Department. In the construction of the bridge over Rivière St. Jacques, the Resident Engineer is working in concert with the engineers of the Department of Public Works. For the construction of the Brosseau, South-wark, and Q. M. & S. Viaducts, we have associated with him consulting engineers who are specialists in that kind of work. The Chief Engineer receives daily reports from the various engineers, and is thus enabled to exercise control over the work in all its details.

### ELIMINATION OF RAILROAD LEVEL CROSSINGS

There are in Canada approximately 25,000 level crossings, about 2,000 of which are found in the Province of Quebec. These figures do not include the tramway crossings in cities.

Level crossing accidents have multiplied at such a rate in the last few years that the elimination of the most dangerous crossings has become a necessity, if it is desired to ensure the perfect safety of traffic.

There occurred in Canada, from 1924 to 1928 inclusive, 1,476 level crossing accidents, of which 1,174 were collisions between trains and automobiles, 153 collisions between trains and horse-drawn vehicles, and 149 instances of trains striking pedestrians. These 1,476 accidents caused the death of 571 persons and wounded 1,946 others.

The following table shows, for the same period, the number and casualties of level crossing accidents in the Province of Quebec.

1924 . . . . .	52 accidents;	27 persons killed;	64 persons injured
1925 . . . . .	43 " "	16 " "	50 " "
1926 . . . . .	46 " "	29 " "	47 " "
1927 . . . . .	64 " "	29 " "	82 " "
1928 . . . . .	65 " "	46 " "	88 " "

The following distribution has been made of railway crossing accidents in the Province of Quebec for the year 1928:

Canadian National . . . . .	24 accidents;	16 persons killed;	29 injured
Canadian Pacific . . . . .	32 " "	24 " "	43 " "
Central Vermont . . . . .	1 " "	.. " "	1 " "
Quebec, Montreal and Southern . . . . .	3 " "	2 " "	3 " "
New York Central . . . . .	1 " "	.. " "	3 " "
Quebec Central . . . . .	2 " "	2 " "	6 " "
Atlantic, Quebec and Western . . . . .	1 " "	1 " "	.. " "
Montreal and Southern Counties . . . . .	1 " "	1 " "	3 " "
	—	—	—
	65	46	88

The above figures were compiled by the Railways Commission of Canada. There is a slight difference between the number of accidents given above and that given in the Report of the Bureau of Provincial Revenue, the latter listing only collisions with automobiles (see Chapter 3).

Les passages à niveau ne sont pas tous également dangereux. Le danger dépend naturellement du volume de la circulation automobile, du nombre de trains et de convois qui circulent sur le chemin de fer, de la situation du passage à niveau par rapport à la visibilité, et de la nature des approches.

Il y a dans la province environ 200 passages à niveau qui peuvent être classés dans la catégorie des passages très dangereux et qui devront disparaître tôt ou tard.

**Loi relative à la suppression des passages à niveau**—À sa session de 1929, la Législature a adopté une loi mettant à la disposition du Ministre de la Voirie, à partir du 1er juillet 1929, une somme de \$300,000 provenant du fonds consolidé de la province et affectée à l'exécution, au maintien et à l'entretien d'ouvrages pour supprimer des traverses de voies ferrées à niveau des chemins publics. Le Ministre de la Voirie, qui est chargé de l'exécution de la loi, peut faire des conventions avec le gouvernement du Canada, la commission des chemins de fer, les compagnies de chemins de fer, les municipalités, les propriétaires, sociétés et corporations intéressés, selon ce qu'il juge utile.

**Genres de suppressions**—La suppression d'un passage à niveau peut être totale soit par l'établissement d'un passage au-dessus ou au-dessous de la voie ferrée, soit par le déplacement de la route ou du chemin de fer. La suppression peut être partielle par détournement du chemin, et supprimer un pourcentage plus ou moins élevé de danger suivant le pourcentage de circulation que l'on détourne du passage.

La commission des chemins de fer contribue aux trois genres de suppressions à même le fonds fédéral des passages à niveau. Sa contribution varie de 25% à 40% du coût des travaux, suivant le pourcentage de suppression.

Les compagnies de chemins de fer contribuent aussi, généralement 30%. Il y a des cas où c'est la municipalité qui contribue. Un cas ordinaire de suppression totale est celui où la commission contribue 40%, le chemin de fer 30%, et le gouvernement provincial 30%.

Les procédures préparatoires à la suppression d'un passage à niveau, surtout s'il s'agit de l'établissement d'un passage au-dessus ou au-dessous de la voie, sont parfois assez longues. Elles comportent une étude approfondie de la situation des lieux. La suppression proprement dite du passage comporte souvent des problèmes techniques considérables, et, dans tous les cas, des acquisitions de terrain à l'amiable ou par expropriation.

Ordinairement, le département de la voirie fait faire l'arpentage des lieux et il prépare des plans détaillés, qu'il soumet à la commission des chemins de fer. Celle-ci étudie à son tour le cas dans tous ses détails et, lorsque ses officiers techniques et légaux se sont prononcés, elle rend une ordonnance répartissant les frais.

**Passages à niveau supprimés en 1929**—Le département a supprimé seize passages à niveau en 1929, dont deux totalement et quatorze dans une proportion variant de 75% à 99%.

Les passages à niveau supprimés étaient situés à Wakefield, comté de Hull (quatre passages supprimés, dont deux totalement et deux partiellement); à Saint-Pacôme, à Saint-Philippe-de-Néri, à Saint-Pascal et à Saint-André (le parachèvement de la route de la Rivière-du-Loup par le tracé du bord de l'eau, entre Sainte-Anne-de-la-Pocatière et Saint-André, détournant au moins 75% de la circulation du tracé du haut par Saint-Pacôme); à Sommerset-Nord, comté de Mégantic (deux passages supprimés dans une proportion de 99%); à Charlesbourg-Ouest, comté de Québec (deux passages supprimés dans une proportion de 95%); entre Saint-Pierre-de-Vérone et Saint-Armand-Ouest, sur le parcours de la route Montréal-St. Albans (deux passages supprimés dans une proportion de 90%).

Level crossings are not all equally dangerous. The danger depends naturally on the volume of motor traffic, the number of trains moving on the railway, conditions as to visibility at the crossing, and the nature of the approaches.

There are in the Province about 200 crossings which may properly be classified as exceedingly dangerous, and which must eventually disappear.

**The Act Concerning the Elimination of Level Crossings**—The Legislature adopted at its 1929 session an act placing at the disposal of the Minister of Highways, starting July 1, 1929, the sum of \$300,000, taken from the consolidated funds of the Province and set apart for the execution and maintenance of works for the elimination of railway crossings at the level of public highways. The minister of Highways, who is charged with the administration of the Act, is empowered to enter into agreements with the Government of Canada, the Railways Commission, the railway companies, municipalities, property-owners, societies and interested corporations, according as he sees fit.

**Kinds of Eliminations**—The elimination of a grade crossing may be made total by the establishment of a passage over or under the railway, or by the re-location of either the highway or the railway. Or it may be made partial in degree by a re-location of the road which results in the elimination of a more or less considerable portion of the danger according to the percentage of traffic diverted from the crossing.

The Railways Commission contributes out of the Federal Railway Grade Crossing Fund to the three kinds of elimination. Its contribution varies from 25% to 40% of the cost of the work, according to the percentage of elimination achieved.

The railway companies also contribute, generally to the extent of 30%. An ordinary case of the financing of a total elimination is one in which the Commission contributes 40%, the railway company 30% and the Provincial Government 30%.

The procedure leading up to the elimination of a grade crossing, particularly where a passage over or under the railway is to be established, is sometimes quite protracted. It requires a complete study of conditions obtaining on the site. The elimination proper often presents difficult technical problems and, in all cases, requires the acquisition of right of way by either agreement or expropriation.

Ordinarily, the Department of Highways has the site surveyed and detailed plans of the project prepared. These are submitted to the Railways Commission, by whom the case is studied in all its aspects. Once its technical and legal officers have approved the provisions of the plan, an order is issued apportioning the cost of the proposed work.

**Grade Crossings Eliminated in 1929**—The Department eliminated 16 grade crossings in 1929, two totally and fourteen to the extent of from 75% to 99%.

The crossings eliminated were situated at Wakefield, County of Hull (four eliminated, two totally and two partially); at St. Pacôme, at St. Philippe de Néri, at St. Pascal and at St. André (the completion of the road to Rivière du Loup along the riverbank, between Ste. Anne de la Pocatière and St. André, diverting at least 75% of the traffic from the upper road, via St. Pacôme); at Somerset Nord, County of Mégantic (two crossings eliminated to the extent of 99%); at Charlesbourg Ouest, County of Quebec (two crossings eliminated to the extent of 95%); between St. Pierre de Véronne and St. Armand Ouest, on the Montreal-St. Albans Highway, (two crossings eliminated to the extent of 90%).

Le chapitre 9 donne plus en détail la liste des passages à niveau supprimés en 1929. Ce chapitre est complété par des diagrammes qui indiquent la situation des lieux avant et après la suppression des passages.

**Procédures en cours.**—Le département de la voirie étudie actuellement un grand nombre de projets. Dans chaque cas, les pourparlers sont en cours avec la Commission des chemins de fer et les compagnies intéressées. Dans quelques cas, les procédures sont pratiquement terminées et il ne reste qu'à faire les acquisitions de terrains ou à régler les détails de l'ouvrage. Les pourparlers sont conduits aussi rapidement qu'il est possible pour les cas en délibéré, de sorte que, de bonne heure au printemps, nous pourrions, dans plusieurs cas nous mettre au travail.

Voici les principaux passages à niveau pour la suppression totale ou partielle desquels le département est en pourparlers.

Route No 1—Thetford Mines.—Détournement de la route supprimant un passage à niveau du chemin de fer Quebec Central.

Route No 2—Pointe-du-Lac.—Redressement de la route supprimant deux passages à niveau sur la voie du C. P. R.

Route No 2—Pointe-aux-Trembles.—Détournement supprimant un passage à niveau sur la voie du C. P. R.

Route No 2—Yamachiche.—Même genre de suppression.

Route No 2—Charlemagne.—Même genre de suppression.

Route No 4—Caughnawaga.—Elargissement du tunnel existant en-dessous du C. P. R.

Route No 6—Amqui, Val-Brillant et Matapédia.—Trois détournements supprimant trois traverses du C. N. R.

Route No 8—Montebello.—Deux passages à niveau du C. P. R. Détournement de la route.

Route No 9—Napierville et Labasse.—Deux tunnels sous les voies du chemin de fer Napierville Jonction.

Route No 10—Trois-Pistoles-Saint-Simon.—Passage au-dessus du C. N. R.

Route No 10—Rimouski.—Un tunnel; voie du C. N. R.

Route No 14—Paroisses de Saint-Jean et de Notre-Dame-du-Mont-Carmel; deux traverses du C. N. R.; détournement de la route.

Route No 15—Canton Taché; pont supprimant un passage à niveau du C. N. R.

Routes No 16 et 32—Melbourne.—Détournement supprimant une traverse du C. N. R.

Route No 23—Notre-Dame-des-Pins.—Pont supprimant une traverse du chemin de fer Quebec Central.

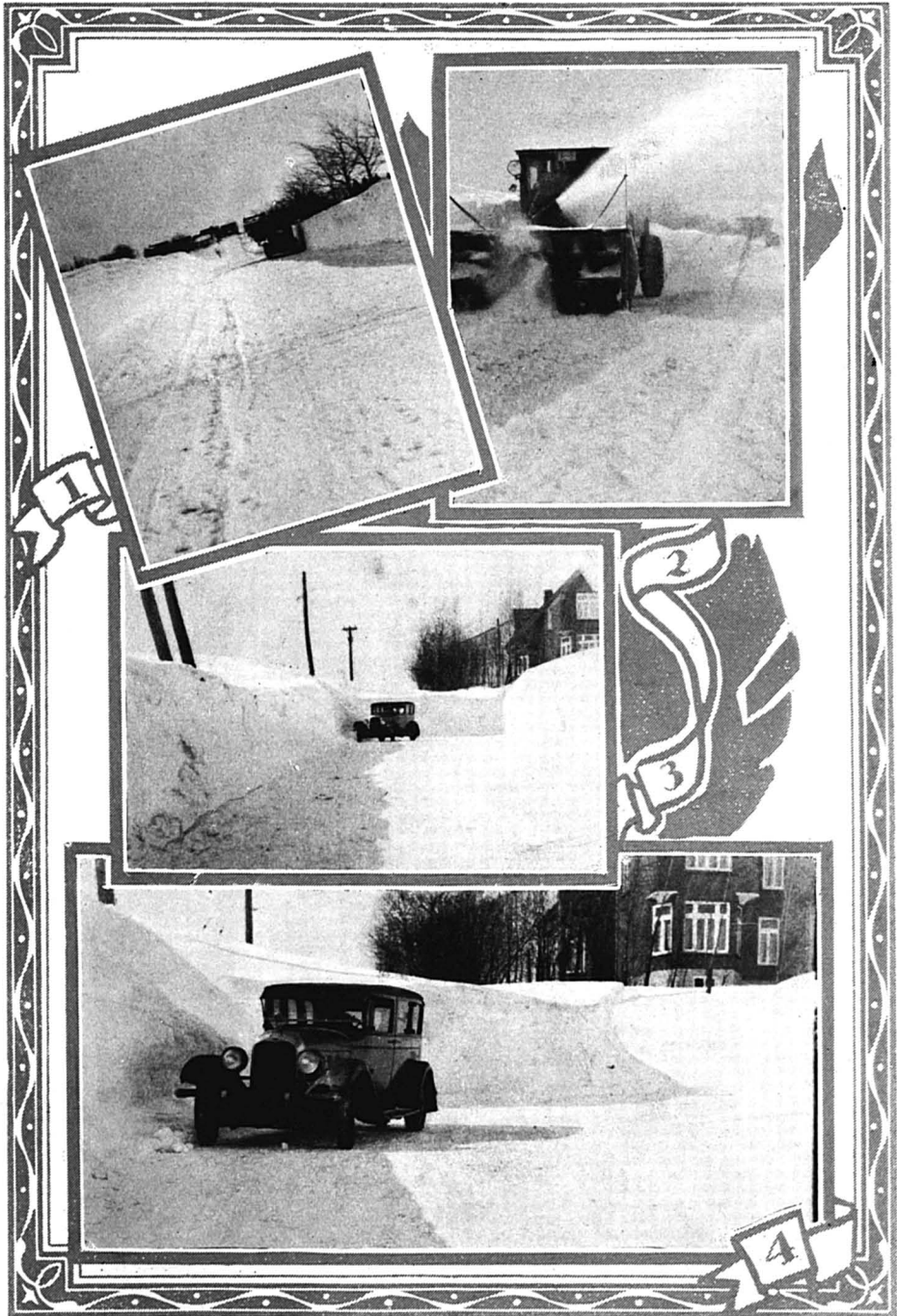
Route No 23—Saint-François; même chemin de fer; détournement de la route.

Route No 28—Cookshire; passage de la route au-dessous du C. P. R.

Route No 45—Canton de Figuery, Abitibi.—Deux passages à niveau du C. N. R. Détournement.

## ENTRETIEN DES CHEMINS DURANT L'HIVER

Le ministère de la voirie a entrepris l'an dernier pour la première fois, à titre d'expérience, l'ouverture et l'entretien des chemins, durant l'hiver, pour la circulation des véhicules automobiles. Cette expérience était attendue avec le plus grand intérêt par le public de la province, intérêt qui s'est maintenu durant tout le temps qu'elle a duré. Le fait de pouvoir voyager en automobile à trente ou quarante milles à l'heure entre deux bancs de neige parfois plus hauts que le véhicule a en lui-même, surtout dans la province de Québec, quelque chose qui frappe



#### ENTRETIEN D'HIVER

*District de Québec—Fin de février 1929—*  
Chemins ouverts et entretenus par le département. 1 et 2. Route de la Suète; 3 et 4. Côte de la Station, à L'Ancienne-Lorette.

#### WINTER MAINTENANCE

*District of Québec—Late February, 1929—*  
Roads opened and maintained by the Department. 1 and 2. Suète road, at Sainte-Foy; 3 and 4. Côte de la Station, at L'Ancienne-Lorette.

Chapter 9 gives in greater detail the list of crossings eliminated in 1929. This chapter is completed by diagrams portraying the situations before and after elimination.

**Projects Under Consideration**—The Department has at present a great many projects under consideration. In each case, negotiations are being carried on with the Railways Commission and the interested companies. In some instances the procedure is practically concluded and there remains only to acquire the right of way and settle the details of the proposed work. Negotiations in other cases are being conducted with the greatest possible despatch, that we may be enabled to proceed with the work early in spring.

The most important grade crossings whose total or partial elimination is now being considered by the Department are the following:

Highway No. 1—Thetford Mines—Relocation of the highway to eliminate a crossing on the Quebec Central Railway.

Highway No. 2—Pointe du Lac—Re-alignment of the highway to eliminate two crossings on the C. P. R.

Highway No. 2—Pointe aux Trembles—Diversion to eliminate a grade crossing on the C. P. R.

Highway No. 2—Yamachiche—Same kind of elimination.

Highway No. 2.—Charlemagne—Same kind of elimination.

Highway No. 4—Caughnawaga—Widening of existing tunnel under the C. P. R.

Highway No. 6—Amqui, Val Brilliant, and Matapédia—Three diversions eliminating as many crossings on the C. N. R.

Highway No. 8—Montebello—Two grade crossings on the C. P. R. Re-location of the highway.

Highway No. 9—Napierville and Labasse—Two subways; lines of the Napierville Junction Railway.

Highway No. 10—Trois Pistoles—St-Simon—Overhead crossing on the C. N. R.

Highway No. 10—Rimouski—A subway; C. N. R.

Highway No. 14—Parishes of St. Jean and Notre Dame du Mont Carmel—two crossing of the C. N. R.; re-location of the highway.

Highway No. 15—Township of Taché—bridge to eliminate a grade crossing on the C. N. R.

Highways Nos. 16 and 32—Melbourne—Diversion eliminating a crossing on the C. N. R.

Highway No. 23—Notre Dame des Pins—Bridge to eliminate a crossing on the Quebec Central Railway.

Highway No. 23—St. François—same railway; re-location of the highway.

Highway No. 28—Cookshire—Overhead crossing; C. P. R.

Highway No. 45—Township of Figuery, Abitibi—Two level crossings on the C. N. R. Diversion.

## MAINTENANCE OF HIGHWAYS IN WINTER

The Department of Highways undertook last year, for the first time and by way of experiment, the opening and maintenance of roads during winter for automobile traffic. This experiment aroused the lively interest of the public of the Province and maintained it at a high pitch throughout. The fact of being able to travel in an automobile at thirty or forty miles an hour between two banks of snow sometimes higher than the automobile had, in itself, particularly in the Province of Quebec, something that struck the imagination. And the fact that

l'imagination. Et le fait que, près de la ville de Québec, où la chute de neige est ordinairement plus abondante qu'ailleurs, il soit possible de maintenir les routes ouvertes douze mois par année aux automobiles signifie pour la province une transformation radicale dans les facilités de transport, et ouvre des perspectives auxquelles personne n'eût rêvé il y a dix ans.

La chute de neige n'a pas été aussi abondante l'hiver dernier qu'elle l'est en moyenne. D'autre part, surtout dans le district de Québec, l'ouverture et le maintien des routes ne s'est pas fait sans difficultés. Mais, pour un premier essai, l'on peut considérer que l'entreprise fut un succès. A tel point que le ministère de la voirie a décidé de répéter l'expérience cet hiver.

Avant de porter un jugement définitif sur l'entretien d'hiver, il faudra attendre les résultats de la saison actuellement en cours. Toutefois, avec l'expérience acquise et les perfectionnements de l'outillage, il ne fait guère de doute que cet entretien soit destiné non seulement à durer mais à prendre de l'expansion. Nous entretenons cet hiver plus de chemins que nous n'en entretenions l'hiver dernier, et nous avons dû décliner plusieurs demandes afin de ne pas trop embrasser pour une deuxième année.

**Chemins ouverts et entretenus durant l'hiver de 1928-29.**—Voici la liste des chemins qui, l'hiver dernier, ont été ouverts et entretenus par le département de la voirie.

#### Dans le district de Montréal

Le chemin du tour de l'île de Montréal, partie ouest, des limites ouest de la ville de Pointe-Claire aux limites ouest de Cartierville.....	23.5 milles
Le chemin de Pont-Viau à Terrebonne, sur l'île Jésus.....	9.8 "
Le chemin de Pont-Viau à Sainte-Rose.....	8.9 "
Le chemin de Pont-Viau à Saint-Eustache.....	12.9 "
Chemins adjacents.....	5.6 "
<b>Total.....</b>	<b>60.7 milles</b>

#### Dans le district de Québec

Le circuit Québec (garage de l'avenue Renaud)—chemin de Charlesbourg—église de Charlesbourg—chemin Saint-Joseph, jusqu'à l'intersection de la route Sainte-Claire, dans la paroisse de Charlesbourg.....	7.5 milles
Le circuit Québec (garage de l'avenue Renaud)—côte Franklin-Belvédère—chemin Saint-Louis—avenue Holland—chemin Sainte-Foy—côte de la Suète—L'Ancienne-Lorette—Petite-Rivière-Québec.....	14.5 "
Chemins adjacents.....	0.5 "
<b>Total.....</b>	<b>22.5 milles</b>

La largeur ouverte et entretenue sur chacun des chemins fut de seize pieds.

Le coût de cette expérience a été payé entièrement par le ministère de la voirie.

**La route Montréal-Saint-Jean-Rouse's Point.**—Aux listes données ci-dessus, il faut ajouter la route Montréal-Saint-Jean-Rouse's Point, qui a été entretenue par un comité spécial dont faisaient partie diverses organisations intéressées. La longueur entretenue a été de 43 milles. Les dépenses faites par le

in the vicinity of the City of Quebec, where the snowfall is ordinarily far greater than elsewhere, it was found possible to maintain the highways open to motor traffic twelve months in the year signified, for the Province, a radical change in transportation facilities and opened up perspectives of which no one would have dreamed ten years ago.

The snowfall last year was not as great as usual. On the other hand, particularly in the district of Quebec, the opening and maintenance of the roads was not accomplished without difficulty. But considering that it was a first attempt, the undertaking might properly be judged a success. So much so that the Department of Highways has decided to repeat the experiment this winter.

Before pronouncing definite judgment on winter maintenance, it is advisable to await the results of the present season's activities. However, with the experience already acquired, and the perfecting of our equipment, there is hardly a doubt that this branch of maintenance is destined not only to continue, but also to extend its scope. We are maintaining this year more roads than we maintained last year, and we had to decline numerous requests in order to avoid overburdening on a mere second attempt.

**Roads Opened and Maintained during the Winter of 1928-29**—The following is the list of roads opened and maintained last winter by the Department of Highways.—

**District of Montreal**

The road round the Island of Montreal, west part, from the limits of the Town of Pointe Claire to the western limits of Carrierville.....	23.5 miles
The road from Pont Viau to Terrebonne, on Ile Jésus.....	9.8 "
The road from Pont Viau to Ste Rose.....	8.9 "
The road from Pont Viau to St. Eustache.....	12.9 "
Adjacent roads.....	5.6 "
<b>Total.....</b>	<b>60.7 miles</b>

**District of Quebec**

Quebec (garage on Avenue Renaud)—Charlesbourg Road—Charlesbourg Church—St. Joseph Road, as far as the intersection of Ste. Claire Road in the Parish of Charlesbourg.....	7.5 miles
Quebec (garage on Avenue Renaud)—Franklin Hill—Belvédère—St. Louis Road—Holland Avenue—Ste. Foy Road—Côte de la Suète—L'Ancienne Lorette—Petite Rivière—Quebec... ..	14.5 "
Adjacent roads.....	0.5 "
<b>Total.....</b>	<b>22.5 "</b>

The width opened and maintained on each of the above roads was 16 feet. The cost of this experiment was paid entirely by the Department of Highways.

**The Montreal-St. Jean-Rouse's Point Highway**—To the list given above should be added the Montreal-St. Jean-Rouse's Point Highway, which was maintained by a special committee on which were represented divers interested organizations. The length maintained was 43 miles. The expenditures made



comité ont été remboursées entièrement par le département. Cette route n'a pas été entretenue aussi efficacement que les routes à la charge du département, l'organisation et l'outillage n'étant pas les mêmes.

**Outillage**—L'outillage utilisé par le département pour le déneigement des routes comportait, dans le district de Québec, un chasse-neige rotatif du type SNOGO, un camion lourd auquel était accouplé un chasse-neige en "V", un camion léger auquel était accouplé un chasse-neige léger spécialement construit à l'atelier de Québec, et un tracteur auquel était aussi accouplé un chasse-neige en "V".

Dans le district de Montréal, l'outillage comprenait un chasse-neige rotatif du type SNOGO, un chasse-neige rotatif du type SICARD, et trois camions auxquels étaient accouplés des chasse-neige en "V".

**Le travail d'entretien.**—Bien que la chute de neige ait été moins abondante que d'habitude, nous avons éprouvé parfois, à Québec, bien des difficultés dues aux poudreries, aux pluies suivies de verglas, et à certaines déficiences de l'outillage. Nous avons dû par exemple, après une pluie suivie de verglas, abandonner l'entretien de la route de la Suète pendant plusieurs semaines. De même, au commencement de l'hiver, avons-nous abandonné notre projet de maintenir ouverte la route Sainte-Claire, afin de ne pas compromettre notre expérience. Lorsque l'outillage aura été parfaitement adapté aux conditions locales et que nos employés auront acquis de l'expérience, la plupart des difficultés devraient être faciles à surmonter. L'effet des poudreries sera beaucoup amoindri cet hiver par l'installation d'un plus grand nombre de clôtures à neige. Il ne faut pas perdre de vue que l'entretien d'hiver exige des méthodes de travail tout à fait spéciales et que l'on ne peut d'aucune façon le comparer au travail d'été.

Dans le district de Montréal, il n'y eut pas de difficultés spéciales, la chute de neige ayant été peu considérable.

**La circulation sur les chemins d'hiver.**—Nous avons fait le comptage des véhicules automobiles et des véhicules à traction animale sur les routes entretenues. Ce recensement a été fait chaque jour du 5 décembre 1928 au 22 mars 1929 inclusivement, soit durant 105 jours consécutifs. Les véhicules ont été enregistrés chaque jour de huit heures du matin à onze heures du soir. On trouvera à la suite du recensement d'été un résumé du recensement d'hiver donnant le nombre total de véhicules enregistrés à chacun des douze postes de comptage ainsi que la moyenne par jour.

Les chiffres s'établissent comme suit pour les douze postes et pour les 105 jours du recensement.

	Nombre total	Moyenne par jour par poste
Automobiles de promenade, licences de Québec.....	300,734	239
Automobiles des Etats-Unis (district de Montréal seulement).....	14,700	12
Taxis.....	36,463	29
Autobus.....	11,402	9
Camions.....	156,005	123
Motocyclettes.....	903	1
Total.....	520,207	413

660,683 voitures à traction animale ont été comptées durant la même période.

**Avantages économiques**—Le volume de circulation observé sur les routes déblayées, surtout si l'on tient compte du fait que le déneigement de 1928-29 n'était qu'un premier essai, indique que cet essai répondait à un besoin. Si l'entretien

by the committee have been entirely refunded by the Department. This road was not as efficiently maintained as those in the direct charge of the Department, the organization and equipment not being the same.

**Equipment**—The equipment used by the Department for the removal of snow comprised, in the Quebec district, a snow-remover of the SNOGO type, a heavy truck to which was coupled a V-shaped plow, a light truck to which was coupled a light snow-remover specially constructed at our machine shop in Quebec, and a tractor to which was coupled another V-shaped plow.

In the district of Montreal, the equipment comprised a remover of the SNOGO type, a remover of the SICARD type, and three trucks to which were coupled V-shaped snowplows.

**The Work of Maintenance**—Although the snowfall was less than usual, we sometimes encountered, at Quebec, many difficulties due to snow drifts, to rains followed by sleet, and to defect in equipment. We had, for example, after a rain followed by sleet, to abandon the maintenance of the Suète road for several weeks. For the same reason, we abandoned at the beginning of the winter our project for keeping open the Ste. Claire Road, to avoid compromising our experiment. When the equipment will have been adapted to local conditions and our employees become experienced, most of the difficulties should be easy to surmount. Snow drifts will be rendered much less of a problem this year by the erection of a far greater amount of snow fencing. It must not be forgotten that winter maintenance demands altogether special methods and can in no wise be compared with summer maintenance.

In the district of Montreal, no particular difficulty was encountered, the snowfall having been inconsiderable.

**Traffic on Winter Roads**—We kept count of the motor and horse-drawn vehicles on the roads maintained. This census was taken daily from December, 5, 1928, to March 22, 1929, inclusive, being 105 consecutive days. The vehicles were counted every day from 8.00 a. m. to 11.00 p. m. There will be found following the summer census report a summary of that of winter giving the total number of vehicles recorded at each of the twelve recording stations, as well as the average per diem.

The figures are established as follows, for the twelve stations and for the 105 days of the census.

	Total Number	Average per diem per station
Touring cars, Quebec.....	300,734	239
Touring cars from the United States (district of Montreal only).....	14,700	12
Taxis.....	36,463	29
Autobuses.....	11,402	9
Trucks.....	156,005	123
Motorcycles.....	903	1
Total.....	520,207	413

660,383 horse-drawn vehicles were reported during the same period.

**Economic Advantages**—The volume of traffic observed on the roads maintained, particularly if we bear in mind the fact that the removal of snow in 1928 was but a first attempt, indicates that our efforts responded to a much-felt need.

d'hiver se développe, il n'y a aucun doute que la circulation augmentera chaque hiver et que les avantages économiques de cet entretien croîtront d'autant. Il suffit de rappeler les débuts du déneigement des rues des villes. A la première tentative, peu d'automobilistes utilisèrent leur voiture. Aujourd'hui, la circulation d'hiver est considérable. Il en sera de même sur les routes de campagne.

**Influence du déneigement sur les mauvais effets de la gelée**—Les revêtements en gravier, les macadams à l'eau recouverts d'une pellicule bitumineuse, et même les macadams bitumineux, sont sérieusement affectés par le déneigement. Lorsque, durant l'hiver, survient une période de temps doux, et surtout le printemps au commencement de la fonte de la neige, il se forme des roulières que suivent continuellement les automobiles avec leurs chaînes, ce qui ronge le pavage. Le déneigement contribue aussi à intensifier les mauvais effets de la gelée, le sol gelant plus profondément au-dessous de la chaussée déblayée. Ces mauvais effets ne sont cependant pas généraux. Il se font surtout sentir sur les chaussées de gravier ou de macadam. Les dommages sont assez faciles à réparer. S'ils sont limités et si leur coût est ensuite distribué sur toute la longueur déblayée, ils n'élèvent pas trop considérablement le coût de l'entretien.

Quant aux dommages aux propriétés, il n'y en eut aucun qui soit digne d'être noté.

**Chemins au programme pour l'hiver de 1929-30**—L'essai de l'hiver dernier a été fait gratuitement par le département, avec l'entente que ce dernier pourrait fixer une contribution s'il se décidait à entreprendre le même travail durant les hivers subséquents. Cette contribution a été fixée à \$100 par mille. Les municipalités, apparemment satisfaites du déblaiement, se sont hâtées de présenter leurs demandes. On nous a priés d'entretenir beaucoup plus de chemins que nous n'en pouvions entreprendre. Car il ne faut pas oublier que nous n'en sommes encore qu'à la période d'expérimentation et qu'il faut procéder graduellement.

Voici les principaux chemins qui étaient au programme à la date de la préparation du présent rapport. Cette liste a pu être modifiée depuis.

#### District de Québec

1. Le circuit Québec-Charlesbourg;
2. Le circuit Québec-Les-Saules-L'Ancienne-Lorette
3. Le circuit Québec-Les Saules-Loretteville;
4. Le circuit Québec-Ste-Foy-Cap-Rouge-Sillery-Québec.

Ces quatre circuits ont une longueur de 30.91 milles, y compris quelques chemins adjacents;

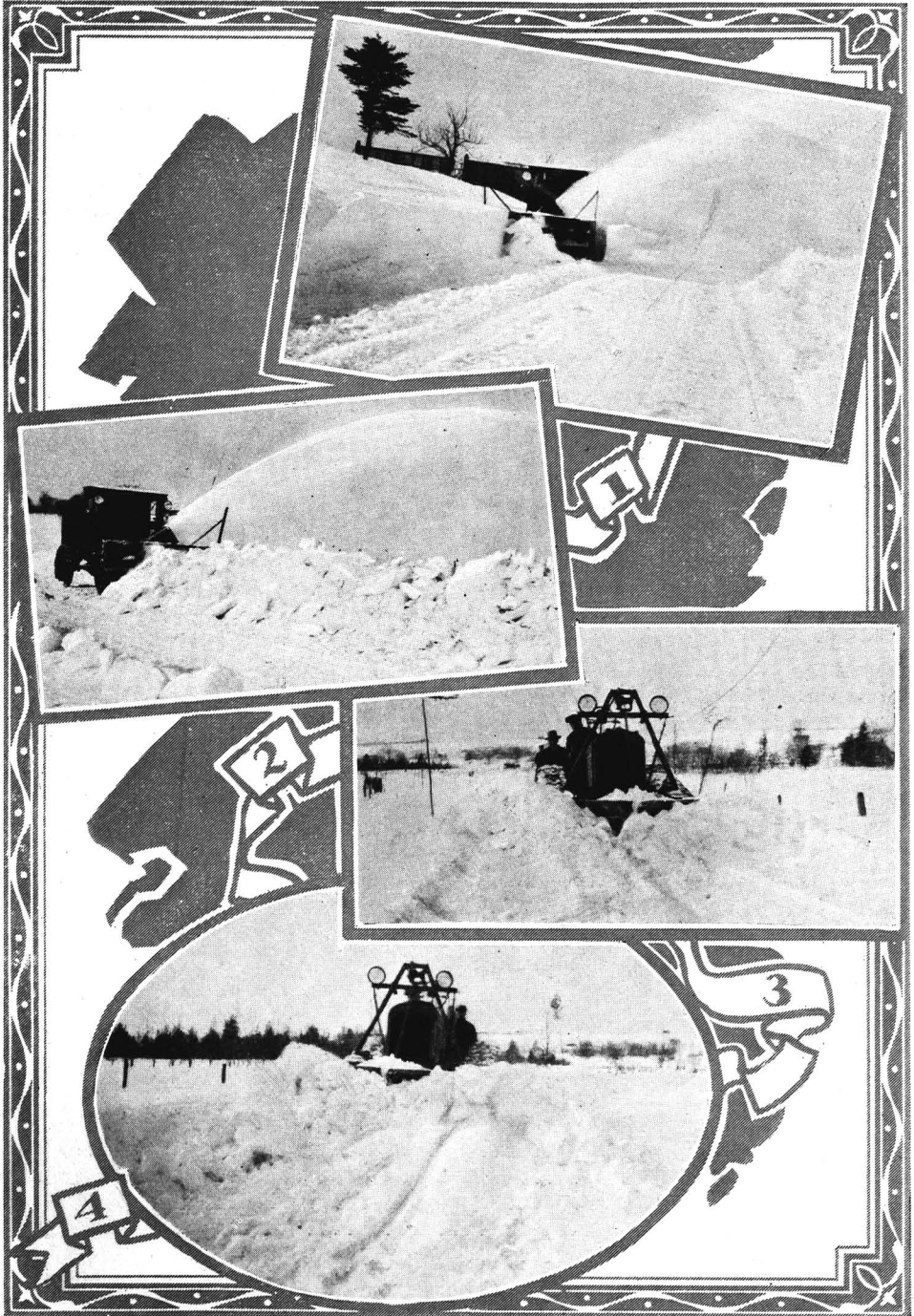
5. La route du Kent House, une longueur de 5.38 milles, comprise dans le village de Giffard, la ville de Beauport, le village de Beauport-Est, la ville de Courville et le village de Montmorency;

6. La route entre Québec et Lévis, par Sillery, le pont de Québec, St-Nicolas, St-Romuald, St-Télesphore, St-David et la ville de Lévis. La longueur entretenue est de 7.26 milles à partir du chemin d'approche du pont de Québec, du côté nord, jusqu'au commencement des rues entretenues par la ville de Lévis elle-même.

#### District de Montréal

1. La route du tour de l'île de Montréal, excluant la partie entretenue par la ville de Montréal elle-même et par les villes adjacentes. La partie entretenue par le département a une longueur d'environ 48 milles;

2. Le chemin de Pont-Viau à Terrebonne, une longueur de 12 milles;



#### ENTRETIEN D'HIVER

Le chasse-neige SNOGO au travail (1 et 2); l'on emploie un tracteur et une charrue à neige lorsque l'on peut se dispenser du SNOGO (3 et 4).

#### WINTER MAINTENANCE

The SNOGO snow-remover at work (1 and 2); tractors and snow plows are used when the SNOGO is not essential (3 and 4).

Should winter maintenance be developed, there is no doubt that the volume of traffic will increase every year and that the economic advantages of this maintenance will be augmented accordingly. Suffice it to recall the removal of snow from city streets. At first, few motorists took advantage of it to use their cars. Today, the winter traffic is considerable. It will be the same on the country roads.

**Influence of Snow Removal on the Bad Effects of Thawing**—Gravel, waterbound macadam covered with a bituminous film, and even bituminous macadam, are seriously damaged by snow removal. When, during winter, there comes a period of warm weather, and particularly in the spring at the beginning of the thaw, ruts are formed very quickly and, being followed continually by automobiles equipped with tire-chains, are cut through the pavement in no time. The removal of snow also intensifies the bad effects of thawing, the ground freezing to a greater depth under the uncovered roadway. These bad effects are, however, not general. They make themselves most keenly felt on gravel and macadam roads. These damages are easy to repair, and if they are limited in extent and their cost is distributed over the whole length open during winter they do not increase appreciably the cost of the undertaking.

As to property damage, there has not been one instance worthy of note.

**Roads on the Program for the Winter 1929-30**—The experiment of last winter was made by the Department gratuitously, but with the understanding that contributions would be required from the interested municipalities should it be decided to undertake the same work in succeeding years. This contribution has been fixed at \$100.00 a mile. The municipalities, apparently pleased with the idea, have hastened to present their requests. They have petitioned us to maintain many more roads than we are able to undertake. For it must not be forgotten that the experimental stage has not been passed, and that we are bound to proceed with caution.

The following is the list of roads on the program to date of the printing of the present report. This list may have been modified since then.

#### District of Quebec

1. The Quebec-Charlesbourg circuit;
2. The Quebec-Les Saules-L'Ancienne-Lorette circuit;
3. The Quebec-Les Saules-Loretteville circuit;
4. The Quebec-Ste.-Foy-Cap Rouge-Sillery-Quebec circuit. These four circuits have a total length of 30.91 miles, including a few connecting roads;
5. The Kent House road, a length of 5.38 miles, included in the Village of Giffard, the Town of Beauport, the village of Beauport Est, the Town of Courville and the Village of Montmorency;
6. The Quebec-Lévis road, via Sillery, the Quebec Bridge, St. Nicolas, St. Romuald, St. Téléspore, St. David and the City of Lévis. The distance maintained is 6.26 miles from the approach to the Quebec Bridge, on the north side, as far as the beginning of the streets to be maintained by the City of Lévis itself.

#### District of Montreal

1. The road around the Island of Montreal, exclusive of that portion maintained by the City of Montreal itself and the neighboring towns. The portion maintained by the Department is approximately 48 miles long.
2. The road from Pont Viau to Terrebonne, a distance of 12 miles.

3. Le chemin de Pont-Viau à Sainte-Thérèse, une longueur de 12.5 milles;
4. Le chemin de L'Abord-à-Plouffe à St-Eustache, une longueur de 12.9 milles;
5. La route St-Lambert-Saint-Jean, une longueur de 22.5 milles.

#### District de Chicoutimi

La route Chicoutimi-Jonquière, une longueur de 10.3 milles.

## CONSTRUCTION

Les listes des chapitres 10, 11 et 12 indiquent quelles sont, par municipalité, les longueurs de chemins améliorées en 1929, soit sur les grandes routes, soit sur les chemins municipaux moyennant une subvention du gouvernement, soit sur les chemins municipaux aux frais des municipalités. Le chapitre 13 donne la liste des améliorations permanentes de chemins de terre. Le chapitre 14 donne la liste des ponts et ponceaux construits moyennant des subventions spéciales et ne comprenant pas les ponts et ponceaux faisant partie des travaux réguliers de construction ou de revêtements permanents. Ce chapitre comprend cependant les ponts situés sur les chemins entretenus, rapportés en mauvaise condition au cours de l'été 1929, et reconstruits lorsque leur portée a pu être réduite à 20 pieds. La plupart de ces ponts n'avaient pas été reconstruits lors de l'amélioration du chemin, et ils entrent par conséquent dans la catégorie des cas spéciaux.

Les rapports des ingénieurs indiquent que le département et les municipalités ont amélioré ensemble, de façon permanente, 1,584 milles de chemins, dont 417 milles sur les grandes routes et 1,167 milles sur les chemins de deuxième et de troisième classes.

L'année 1929, fut la plus grande année de construction dans l'histoire de la voirie. Elle dépasse de 283 milles la plus considérable des années écoulées, qui fut 1927 et de 600 milles la moyenne des années comprises entre 1922 et 1928 inclusivement.

Trente-huit pour cent de la longueur totale des chemins ruraux de la province sont aujourd'hui gravelés, macadamisés ou recouverts de pavages permanents. Au train où va la construction, et même en tenant compte des nouveaux chemins ouverts chaque année, toutes les routes de deuxième classe seront terminées d'ici cinq ans. Notre programme pour l'avenir comporte l'amélioration de ces routes à plus brève échéance possible afin de donner à la population un réseau absolument complet de routes de grandes communication, de routes régionales et de chemins de marché. Dans cinq ans, la province devrait posséder environ 18,000 milles de chemins améliorés.

Les méthodes de construction sont connues. Il n'y a pas lieu d'y revenir. La plupart des nouvelles routes ont des pavages de gravier, destinés probablement, sur les grandes routes au moins, à céder un jour la place aux pavages permanents. Nous donnons beaucoup d'attention à la partie réellement permanente de la construction, c'est-à-dire à l'alignement et au profil longitudinal. En soi, le genre de surface est secondaire du moment qu'il est adapté aux conditions courantes de la circulation et que son choix est économiquement justifié.

Voici les principales opérations effectuées sur le réseau des grandes routes. Les explications données sur la construction sont, dans le cas de chaque route, complétées par le chapitre 10, lequel donne les longueurs exactes terminées ou restant en construction à la fin de la saison.

3. The road from Pont Viau to Ste. Thérèse, a length of 12.5 miles;
4. The road from L'Abord à Plouffe to St. Eustache, a length of 12.9 miles;
5. The St. Lambert St. Jean Highway, a length of 22.5 miles.

### District of Chicoutimi

The Chicoutimi-Jonquière road, a length of 10.3 miles.

---

## CONSTRUCTION

The lists in Chapters 10, 11, and 12 give the lengths improved, by municipality, in 1929, on either main highways or municipal roads by means of Government grants, or on municipal roads at the full expense of the municipalities. Chapter 13 gives the list of permanent improvements to earth roads. Chapter 14 gives the list of bridges and culverts built by means of special grants and does not include those forming part of regular works of construction or permanent paving. This chapter includes, however, those bridges on roads under Government maintenance which were reported in the summer of 1929 as being in bad condition and reconstructed when their spans were properly reducible to 20 feet. Most of these bridges were not reconstructed at the time of the improvement of the road; consequently, they were entered in the category of special cases.

Reports from our engineers indicate that the Department and the municipalities, together, permanently improved 1,584 miles of road, 417 miles of which were on main highways and 1,167 miles on roads of the second or third class.

The year 1929 was the greatest year of construction in the history of the Department. It exceeded by 283 miles the most considerable of previous years, 1927, and by 600 miles the average for the years between 1922 and 1928 inclusive.

Thirty-eight per cent of the total length of rural roads in the Province are now either gravelled, macadamized, or permanently paved. At the present rate of construction, and taking count of the new roads being opened each year, all second class roads in the Province will be completed within the next five years. Our program for the future calls for the improvement of these roads at the earliest possible date in order that the public may have at their disposal an absolutely complete network of main highways, regional highways, and market roads. In five years, the Province should possess about 18,000 miles of improved roads.

Our construction methods are known to all. There is no necessity of going over them again. Most new roads are surfaced with gravel, destined, on main highways at least, to give place one day to permanent pavements. We give much attention to the really permanent part of construction, that is to say, to the alignment and longitudinal profile. The kind of surface is, in itself, of secondary importance provided it is adapted to current traffic conditions and that its choice is justified from the point of view of economy.

The principal operations effected on the main highways system are described below. The explanations given as regards construction are, in the case of every highway, completed by Chapter 10, which gives the exact lengths completed or remaining under construction at the end of the season.

## RAPPORT SUR LA CONSTRUCTION DES GRANDES ROUTES

**Route No 1—Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines-Québec**—Il ne restait que la section d'Ascot Corner à améliorer entre Sherbrooke et Valley Junction, soit une longueur de 5.81 milles. Cette section a été terminée en 1929, moins un demi-mille environ qui a été laissé en vue du changement d'emplacement du grand pont sur la rivière Saint-François. Le pavage est en gravier. Nous avons étendu, sur la partie dont la construction a été différée, une légère couche de gravier, de façon à la rendre passable. Il y a eu sur toute la section de gros travaux de minage à exécuter.

Le département a aussi construit les approches du nouveau pont sur la rivière Chaudière, à Valley Junction. Les travaux ont été terminés cet automne.

Le raccordement entre Scott et le pont de Québec était amélioré sauf cinq milles. Les travaux ont été commencés à l'automne et ils devaient être terminés à la fin de novembre.

**Route No 3—Lévis-Fort Covington**—Le raccordement entre Sorel et Contrecoeur par le chemin des Grèves devrait être terminé l'été prochain. Nous avons travaillé en 1929 à Saint-Joseph-de-Sorel et à Contrecoeur. La section de Contrecoeur est pratiquement terminée. La route Lévis-Fort Covington est entièrement terminée par Saint-Ours et Saint-Roch.

**Route No 6—Tour de la Gaspésie.**—A la fin de la saison de 1928, il restait 15.46 milles en construction à différents endroits et il restait 5.92 milles qui n'avaient pas été touchés. Cette dernière section était comprise entre Rivière-au-Renard et Saint-Majorique. Tout a été terminé en 1929. Le département travaille actuellement au prolongement de la route à l'est de Rivière-au-Renard jusqu'au cap des Rosiers, et de là, par le portage de la Rancelle, jusqu'à Cap-aux-Os, sur la baie de Gaspé, pour venir rejoindre la route actuelle à Saint-Majorique. Ce prolongement de la route de la Gaspésie a une longueur totale de 31.63 milles. A la fin de la saison, il était pratiquement terminé de Rivière-au-Renard au cap des Rosiers. Nous avons donné à l'automne un contrat pour le gravelage du chemin de la Rancelle, ce qui veut dire que ce prolongement sera terminé en 1930.

Le village de Percé, qui ne se trouvait pas sur le parcours de la route, y sera rattaché l'été prochain par l'amélioration du chemin des Falls, longeant la falaise entre le Coin-du-Banc et Percé. Il existe un chemin amélioré qui met Percé en communication avec la route par l'Anse-à-Beaufils. Nous avons fait faire le relevé du chemin des Falls et nous avons donné à l'automne un contrat pour sa construction.

La route de la Gaspésie a été inaugurée officiellement durant la semaine du 20 au 25 juillet. Il sera question plus loin de cette inauguration, qui a marqué pour la Gaspésie une ère nouvelle de développement et de progrès.

**Route No 8—Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.**—Il ne restait qu'à graveler la section située sur l'île aux Allumettes pour terminer cette route. Les travaux ont été commencés au cours de l'été et, à l'automne, ils étaient pratiquement terminés.

**Route No 11—Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull.**—Il restait à terminer la route dans les cantons Wright, Aylwin, Low et Wakefield, partie nord. Ces quatre sections ont été terminées à l'automne.

L'inauguration officielle de la route eut lieu les 17 et 18 août. Le parachèvement de cette œuvre offre à la circulation un district fameux par ses lacs, ses montagnes, ses rivières, ses ressources naturelles et son pittoresque. Les municipalités situées sur son parcours bénéficieront d'un progrès économique important, dont le tourisme ne sera pas l'un des moindres facteurs.





TOUR DE LA GASPÉSIE

AROUND GASPÉ PENINSULA

Petite-Rivière-au-Renard



TOUR DE LA GASPÉSIE

AROUND GASPÉ PENINSULA

Mont-Louis

---

---

**REPORT ON THE CONSTRUCTION OF MAIN HIGHWAYS**

**Highway No. 1—Montreal-Sherbrooke-Thetford Mines-Quebec**—There remained to be improved between Sherbrooke and Valley Junction only the section in Ascot Corner, 5.81 miles in length. In 1929, this section was completed, with the exception of about one-half mile which was postponed pending the change in location of the big bridge over the St. François River. The surface is gravel. We spread on the part whose construction is deferred a light course of gravel to render it passable. There was heavy rock work throughout the section.

The Department also undertook the construction of approaches to the new bridge over the Chaudière River, at Valley Junction. This work was completed last autumn.

The direct road between Scott and the Quebec Bridge was improved, except for five miles. This work was begun in the autumn and was to be completed late in November.

**Highway No. 3—Lévis-Fort Covington**—The connecting link between Sorel and Contreccœur, via the Chemin des Grèves, should be completed next year. Work was carried on in 1929 at St. Joseph de Sorel and Contreccœur. The Contreccœur section is practically finished. The Lévis-Fort Covington Highway is entirely completed via St. Ours and St. Roch.

**Highway No. 6—Around Gaspé Peninsula**—There remained at the end of 1928 15.46 miles under construction various at places, and 5.92 miles untouched. This latter section lay between Rivière au Renard and St. Majorique. All this work was completed in 1929. The Department is at present engaged in prolonging the highway eastward from Rivière au Renard to Cap des Rosiers; from there, by way of the Rancelle Portage, to Cap aux Os, on Gaspé Bay; and from there to rejoin the existing highway at St. Majorique. This prolongation of the Gaspé Highway is 31.63 miles long. It was practically finished from Rivière au Renard to Cap des Rosiers at the close of last season. We awarded a contract last autumn for the graveling of the Rancelle Road, which is tantamount to saying that the prolongation will be completed in 1930.

The Village of Percé, which is not on the highway at present, will be connected therewith next summer by the improvement of the Falls Road, which runs along the cliff between Coin du Banc and Percé. There already exists an improved road which places Percé in communication with the highway via l'Anse à Beaufile. We awarded, last autumn, a contract for the construction of the Falls Road.

The Gaspé Highway was officially opened during the week of July 20-25. This inauguration, which marked a new era of development and progress for Gaspé, will be dealt with farther on.

**Highway No. 8—Montreal-Hull-Aylmer-Pembroke**—There remained to be gravelled at the beginning of last season only the section on Allumettes Is and to complete the highway. This work was begun in the course of the summer and was practically completed at the close of the season.

**Highway No. 11—Montreal-Mont Laurier-Maniwaki-Hull**—There remained unimproved at the beginning of the season only the sections in the Townships of Wright, Aylwin, Low, and Wakefield, north part. These sections had been completed by autumn.

The official opening of the highway took place on August 17 and 18. The completion of this highway opened up to touring a district famed for its lakes, mountains, rivers, natural resources and scenery. The municipalities traversed are bound to benefit from important economic progress, in which the tourist industry will not be one of the minor factors.

**Route No 12—Rougemont-Saint-Hyacinthe-Drummondville-Trois-Rivières.**—Il restait 1.32 mille à graveler à Saint-Eugène et quelques travaux de parachèvement à faire dans la paroisse de Saint-Germain et de Saint-Guillaume. Tout fut terminé au mois d'août. L'inauguration officielle de la route eut lieu les 1<sup>er</sup> et 2 octobre.

Cette route est un raccordement direct entre Montréal et Québec par Saint-Hyacinthe et Drummondville. La distance entre Montréal et Québec, en passant par le nouveau pont de Montréal, Saint-Hyacinthe, Drummondville, Victoriaville et par le pont de Québec, est de 194 milles et n'est, par conséquent, que 15 milles plus longue que la distance par la route Montréal-Québec. Sans compter les avantages qu'elle offre à la région qu'elle traverse, cette route constitue donc un chemin alternatif très avantageux et qui a sur la route Lévis-Fort Covington l'avantage d'éviter les bacs de Saint-Ours, de Yamaska et de Pierreville.

**Route No 15—Québec-Chicoutimi-tour du lac Saint-Jean-Québec.**—La route est terminée depuis plusieurs années entre Québec et Saint-Siméon. Nous travaillons au parachèvement des 83 milles compris entre Saint-Siméon et Grande-Baie, passant par Petit-Saguenay, L'Anse-Saint-Jean et Saint-Félix-d'Otis. Nous avons construit, au commencement de la saison de 1929, les 25 milles compris entre Saint-Siméon et la limite du comté de Chicoutimi. Nous avons entrepris à la fin de l'été la section comprise entre les limites du comté de Chicoutimi et Petit-Saguenay, soit 21 milles. Le reste sera terminé l'été prochain. Sur une distance de 14 milles, partant de L'Anse-Saint-Jean et se dirigeant vers Saint-Félix-d'Otis, le chemin est terminé depuis 1928. De l'extrémité de ces 14 milles à Saint-Félix-d'Otis, nous avons également amélioré, en 1928, une longueur de 6 milles qui devra être retouchée et élargie l'été prochain ou en 1931. De Saint-Félix-d'Otis à la baie des Ha! Ha!, soit 15.5 milles, nous avons fait, en 1929, sur 11.5 milles, le défrichement, la mise en forme du chemin et avons fini la surface avec le matériel trouvé à proximité. Cette section a toute sa largeur et est parfaite au point de vue de l'alignement et des pentes. De l'extrémité de cette section au village de Grande-Baie, soit 4 milles, nous avons réparé le chemin existant pour le rendre passable, mais il faudra l'élargir et l'améliorer de la façon ordinaire.

La route du tour du lac Saint-Jean, sur laquelle il restait 12 milles à améliorer, a été terminée durant l'été.

La route à-travers le parc des Laurentides a été améliorée sur toute la longueur qui n'était pas déjà améliorée, soit 109 milles, compris entre les poteaux de Stoneham et le lac Vert, près d'Hébertville. Le travail a consisté à remplir les dépressions partout où il y en avait, à graveler les sections où nous avons pu trouver le gravier à une distance raisonnable, à entretenir la surface du chemin sur toute sa longueur au moyen de grattages, à réparer les ponts défectueux, à construire de nouveaux ponts et ponceaux, à entretenir et à réparer le pontage existant et à construire du nouveau pontage là où la chose était nécessaire.

La longueur de pontage entretenue et réparée fut de 19 milles. Nous avons en plus construit 4 milles de pontage neuf, que nous avons enterré sous une couche de terre de six pouces. Nous avons aussi construit une voie en madriers sur deux milles et demi entre les camps Nos 10 et 11. Nous avons construit six ponts en bois de 18 à 25 pieds de portée; nous avons refait le pont de la rivière des Ecorces, au dépôt de Québec, et construit 600 ponceaux neufs en bois. La longueur gravelée a été de 30 milles. Nous avons eu, durant l'été, 16 équipes au travail, occupant 16 camps, dont 6 appartiennent à la compagnie Shawinigan Water & Power, et dont 10 appartiennent au département de la voirie.

**Highway No. 12—Rougemont-St. Hyacinthe-Drummondville-Trois Rivières**—There remained 1.32 miles to gravel at St. Eugène and some finishing work in the Parishes of St. Germain and St. Guillaume. The works were completed in August. The official opening of the highway took place October 1 and 2.

This highway is a direct connecting link between Montreal and Quebec via St. Hyacinthe and Drummondville. The distance between Montreal and Quebec, by way of the new bridge at Montreal, St. Hyacinthe, Drummondville, Victoriaville, and the Quebec Bridge, is 194 miles and is, consequently, only 15 miles longer than that of the Montreal-Quebec Highway. Without counting its benefits to the region it traverses, this highway constitutes a very advantageous alternative route and holds, over the Lévis-Fort Covington Highway, the advantage of avoiding the St. Ours, Yamaska, and Pierreville ferries.

**Highway No. 15—Quebec-Chicoutimi-Tour du Lac St. Jean-Quebec**—This highway was completed several years ago between Quebec and St. Siméon. We are now working on the completion of the section of 83 miles between St. Siméon and Grande Baie, passing through Petit Saguenay, L'Anse St. Jean, and St. Félix d'Otis. We built at the beginning of the season of 1929 the 25 miles between St. Siméon and the division line of the county of Chicoutimi. We took in hand at the end of the summer the section between the county line of Chicoutimi and Petit Saguenay, 21 miles long. The balance will be completed next summer. The road has been completed on a distance of 14 miles, from l'Anse St. Jean towards St. Félix d'Otis, since 1928. From the end of that 14 mile stretch, we also partly improved in 1928 a length of 6 miles, which will have to be gone over and widened either next summer or in 1931. From St. Félix d'Otis to Baie des Ha ! Ha !, 15 miles, we completed, in 1929, on 11.5 miles the clearing and grading of the road, and surfaced it with material found at hand. This section has the required width and is perfect as to alignment and grades. From the end of that section to the Village of Grande Baie, a distance of 4 miles, we repaired the road to make it passable, but it still requires widening and improving in the ordinary manner.

The road around Lake St. Jean, on which there remained 12 miles to improve, was completed during the past summer.

The road through the Laurentian Park was improved on the whole length that had not previously been improved, which length is 109 miles and lies between the Stoneham posts and Lac Vert, near Hébertville. This work consisted of filling up depressions wherever necessary, gravelling a few sections where gravel was available within a reasonable distance, keeping the surface in shape on the whole length by means of drags, repairing defective bridges, putting in new bridges and culverts, maintaining existing corduroy, and laying new corduroy wherever necessary.

The aggregate length of corduroy maintained and repaired was 19 miles. We also laid 4 miles of new corduroy, which we covered with earth to a depth of 6 inches. We furthermore built a plank road two and one-half miles long, between Camps Nos. 10 and 11. We built six wooden bridges with spans of from 18 to 25 feet; we rebuilt the bridge over the Rivière aux Ecorces, near the "Dépôt de Québec", and built 600 new wooden culverts. The length gravelled is 30 miles. We had at work throughout the summer sixteen gangs, who occupied as many camps, 6 of which belonged to the Shawinigan Water & Power Company and 10 to the Department of Highways.

**Route No 16—Richmond-Yamaska.**—Il restait 14.71 milles à améliorer entre Saint-Edmond et Yamaska. La municipalité de Saint-Gérard a travaillé sur deux milles et demi et en a terminé un mille.

**Route No 18—Montréal-Terrebonne-Saint-Donat.**—La paroisse de Mascouche a gravelé sa section, ce qui termine la route.

**Route No 19—Trois-Rivières-La Tuque.**—Les 85 milles compris entre Saint-Tite et La Tuque ont été en grande partie entretenus comme chemin de terre. Nous avons fait des redressements, des élargissements, nous avons réparé et construit des ponts et gravelé certaines sections. La route a été parfaitement passable tout l'été pour les automobiles et la circulation y a été assez considérable.

**Route No 20—Victoriaville-Drummondville.**—Il restait 8 milles à terminer à Saint-Albert et à Sainte-Clotilde. Les travaux ont été terminés à l'automne. Toute la route est maintenant gravelée et fait partie du raccordement direct Montréal-Québec par Saint-Hyacinthe et Drummondville.

**Route No 21—Sorel-Iberville-Saint-Jean.**—La paroisse de Saint-Denis a gravelé 4 milles. Il reste à améliorer la partie située entre Saint-Ours et Saint-Denis.

**Route No 25—Saint-Vallier-Saint-Camille-Saint-Georges-Mégantic.**—La route est terminée à Sainte-Rose de Watford. Les municipalités de Saint-Ludger, d'Aubert-Gallion, de Risborough et de Saint-Hubert ont aussi travaillé, et, à l'automne, la route était pratiquement terminée.

**Route No 30—Lachute-Sainte-Agathe.**—Il restait quatre milles à graver dans le canton de Howard. Cette section a été terminée, ce qui complète la route sur toute sa longueur.

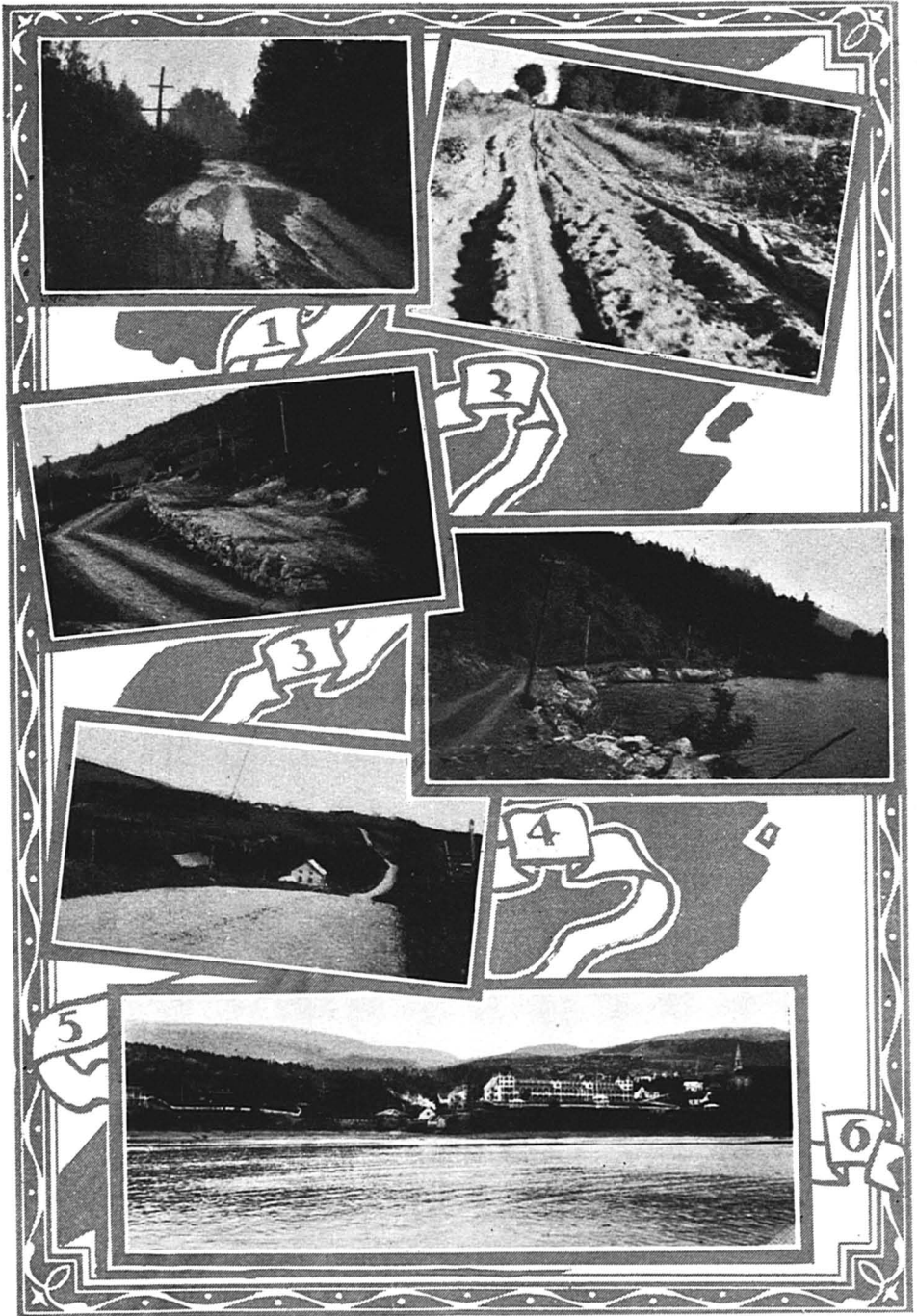
**Route No 31—Lachute-Saint-Jovite.**—Il restait à terminer la route dans les cantons de Grenville, de Montcalm, de Harrington et de Salaberry et Grandison. Les travaux ont été pratiquement finis à l'automne.

**Route No 32—Montréal-Saint-Hyacinthe-Richmond**—Il restait au printemps à améliorer les sections situées dans les cantons de Durham-Sud et de Melbourne. Nous avons fini en 1929 la section de Durham-Sud. Les travaux sont très avancés dans le canton de Melbourne.

**Route No 34—Trois-Rivières-Woburn**—La section de 2.73 milles située entre Woburn et la frontière du Maine a été ouverte en 1928 et gravelée en 1929, ce qui termine la route. L'état du Maine a ouvert un chemin entre Eustis et la frontière de la province de Québec. La route No 34 fournit la communication la plus directe entre Trois-Rivières et Portland et entre Québec et Portland.

**Route No 35—Buckingham-Mont-Laurier**—Le département a fait des travaux sur la section de 50 milles restant à améliorer entre Notre-Dame-du-Laus et Mont-Laurier. On verra au chapitre spécial de la construction les longueurs terminées et en construction dans chaque municipalité. Toute la route sera probablement terminée l'été prochain. La route Buckingham-Mont-Laurier suit la vallée de la rivière du Lièvre et se dirige vers le nord parallèlement à la route Hull-Maniwaki. Cette route dessert des paroisses de colonisation et elle offre au tourisme une région riche en ressources de toutes sortes.

**Route No 36—Beauharnois-Saint-Jean**—Il restait à améliorer la section comprise entre Beauharnois et Sainte-Martine, et traversant la paroisse de Saint-Clément et la paroisse de Sainte-Martine. Le travail a été donné par contrat à l'automne et les travaux ont commencé immédiatement. Le chemin sera construit en gravier. Cette section sera terminée au cours de l'été.



**SAINT-SIMÉON-BAIE-SAINTE-CATHERINE-TADOUSSAC-PORTNEUF**

1 et 2. Sections avant amélioration; 3. Redressement et remblai en cours de confection; 4. Le chemin entre une montagne et un lac; 5. Une section gravellée; 6. Tadoussac.

1 and 2. The road before improvement; 3. The road being re-located; 4. Between mountain and lake; 5. A section surfaced with gravel; 6. Tadoussac.

**Highway No. 16—Richmond-Yamaska**—There remained to be improved 14.71 miles, between St. Edmond and Yamaska. The municipality of St. Gérard worked on two and one-half miles, and completed one mile.

**Highway No. 18—Montreal-Terrebonne-St. Donat**—The Parish of Mascouche gravelled its section to complete the highway.

**Highway No. 19—Trois Rivières-La Tuque**—The section of 85 miles between St. Tite and La Tuque was mostly maintained as earth road. We made straightenings and widenings, repaired and rebuilt bridges, and gravelled certain sections. The highway was kept perfectly passable all summer for automobiles and general traffic, which was quite considerable.

**Highway No. 20—Victoriaville-Drummondville**—There remained eight miles to finish at St. Albert and Ste. Clothilde. These works were completed in the fall. The whole road is now gravelled and forms part of the direct connecting link between Montreal and Québec by way of St. Hyacinthe and Drummondville.

**Highway No. 21—Sorel-Iberville-St. Jean**—The Parish of St. Denis gravelled 4 miles. There remains to be improved the section between St. Ours and St. Denis.

**Highway No. 25—St. Vallier-St. Camille-St. Georges-Mégantic**—The construction was completed at Ste. Rose de Watford. The municipalities of St. Ludger, Aubert Gallion, Risbourough and St. Hubert have also been at work and the highway was practically completed last autumn.

**Highway No. 30—Lachute-Ste. Agathe**—There remained four miles to be gravelled in the Township of Howard. This section having been improved, the highway is now completed.

**Highway No. 31—Lachute-St. Jovite**—It remained to finish the construction in the Townships of Grenville, Montcalm, Harrington, and de Salaberry and Grandison. This work was practically completed last autumn.

**Highway No. 32—Montreal-St. Hyacinthe-Richmond**—There remained last spring to be improved the sections in the Townships of Durham South and Melbourne. The section at Durham South was improved in 1929 and the work of improving the Melbourne section is well advanced.

**Highway No. 34—Trois Rivières-Woburn**—The section of 2.73 miles between Woburn and the Maine State line was opened in 1928 and gravelled in 1929, to complete the highway. The State of Maine has opened up a road from Eustis to the Quebec boundary. Highway No. 34 provides the most direct communication between Trois Rivières and Portland, and Quebec and Portland.

**Highway No. 35—Buckingham-Mont Laurier**—The Department has carried on work on the 50-mile section remaining to be improved between Notre Dame du Laus and Mont Laurier. There will be noted in the special chapter on construction the lengths completed and in course of construction in each municipality. The whole highway will probably be completed next summer. The Buckingham-Mont Laurier Highway runs through the valley of the Rivière du Lièvre, parallel to the Hull-Maniwaki Highway. It serves colonization parishes and opens up to touring a region rich in resources of every variety.

**Highway No. 36—Beauharnois-St. Jean**—There remained to be improved the section between Beauharnois and Ste. Martine, through the Parishes of St. Clément and Ste. Martine. This work was given by contract last autumn and was begun immediately. The road will be surfaced with gravel. This section will be completed in the course of next summer.

**Route No 41—Berthier-Joliette-Lachute**—La section comprise entre Saint-Jérôme et Lachute a été terminée. Il reste à améliorer la section de Saint-Jérôme, vers l'est, et la section de Saint-Lin.

**Route No 42—Berthier-Joliette-Saint-Côme**—Les municipalités ont fait des travaux de gravelage et ont pratiquement terminé cette route. On verra au chapitre de la construction les longueurs améliorés dans chaque cas.

**Route No 43—Berthier-Saint-Michel-des-Saints**—Il restait 4.92 milles à améliorer dans la paroisse de Sainte-Emélie-de-l'Energie et 0.75 milles à Saint-Michel-des-Saints. Ces sections ont été terminées à l'automne.

**Route No 44—Louiseville-Saint-Alexis-des-Monts**—Il y avait au commencement de l'année 10.83 milles à graver. Cette longueur a été finie au cours de l'été.

**Route No 46—Chemin Perrault (Macamic-Rouyn-Témiscaming)**—Il restait, à la fin de 1928, une cinquantaine de milles à terminer entre Rouyn et Témiscamingue-Nord. Le département a travaillé une partie de l'hiver au charroyage du gravier. Les derniers travaux de mise en forme ont été faits de bonne heure à l'été et cette partie a été terminée au mois de juillet entre Macamic, Rouyn et Témiscamingue-Nord. La partie de 73 milles comprise entre Témiscamingue-Nord et la ville de Témiscaming était à ouvrir entièrement sur la plus grande partie de son parcours. Entre Laniel et Ville-Marie, il n'existait qu'un chemin rudimentaire de portage, et, entre Témiscaming et Kipawa, nous devons ouvrir la route sur environ 28 milles où tout est en bois debout. Nous avons ouvert, mis en forme et gravelé une dizaine de milles au nord de Témiscaming. Le reste sera mis en forme et rendu passable à la circulation l'été prochain.

Le district est montagneux. Le sol est composé de pierre et d'une terre jaune de pauvre qualité. Il y a du gravier à proximité sur une quinzaine de milles au nord de Témiscaming. Sur le reste de la route, il faudra faire un mélange de sable et de pierre.

**Route Saint-Siméon-Baie-Sainte-Catherine**—Cette route est le prolongement de la route Québec-Saint-Siméon et se rend à la Baie-Sainte-Catherine, en face de Tadoussac. Elle fait partie de la route projetée Saint-Siméon-Portneuf. Le chemin existant n'était pour la plus grande partie qu'un sentier rudimentaire sur lequel les voitures ordinaires avaient peine à passer. Nous avons fait sur toute la longueur une mise en forme complète et très large et nous avons recouvert de gravier là où nous avons pu en trouver. Il y a eu des travaux considérables de minage à faire, des abaissements de côtes, des redressements, etc. Au mois d'août, la route était passable pour les automobiles.

Cette route a une grande importance pour les touristes qui désirent visiter Tadoussac, puisqu'elle permet aux automobilistes désirant se rendre de Québec à la Rivière-du-Loup par la rive sud de prendre le bateau passeur pour Tadoussac et de là, lorsque l'accès de la Baie-Sainte-Catherine aura été amélioré, traverser à cet endroit et s'en revenir par La Malbaie.

**Route Tadoussac-Portneuf**—Nous avons fait des travaux de défrichement et de mise en forme jusqu'aux Grandes-Bergeronnes. La route a été rendue passable pour les automobiles au mois de septembre. Nous travaillerons ce printemps dans la direction des Escoumains et de Portneuf.



**Highway No. 41—Berthier-Joliette-Lachute**—The section between St. Jérôme and Lachute has been improved. There now remain the section east and west of the Town of St. Jérôme, and that of St. Lin.

**Highway No. 42—Berthier-Joliette-St. Côte**—The several municipalities have done gravelling works and have practically completed this highway. There will be noted in the chapter on construction the lengths improved in each case.

**Highway No. 43—Berthier-St. Michel des Saints**—There remained to be improved 4.92 miles in the Parish of St. Emélie de l'Énergie and 0.75 mile at St. Michel des Saints. These sections were completed last fall.

**Highway No. 44—Louiseville-St. Alexis des Monts**—There were at the beginning of the season 10.83 miles to gravel. This was finished in the course of the summer.

**Highway No. 46—Perrault Highway (Macamic-Rouyn-Témiscamingue)**—There remained at the end of 1928 about 50 miles to improve, between Rouyn and Témiscamingue Nord.

Gravel was hauled during part of the winter and the finishing work done early in the spring. The highway was completed in July between Macamic, Rouyn, and Témiscamingue Nord. The 73-mile section between Témiscamingue Nord and the Town of Temiscaming was opened up on part of its length. Between Laniel and Ville Marie, there existed only a rough portage road, and, between Temiscaming and Kipawa, we have to open up the road for about 23 miles through standing timber. We opened up, put into shape, and gravelled about ten miles to the north of Temiscaming. The balance will be put into shape and rendered passable for traffic next summer.

This is a mountainous region. Its soil is composed of stone and yellow earth of poor quality. There is gravel in proximity on about 15 miles to the north of Temiscaming. On the rest of the highway we will have to use a mixture of sand and stone for the surface.

**St. Siméon-Baie Ste. Catherine Highway**—This highway is a prolongation of the Quebec-St. Siméon Highway and extends to Baie Ste. Catherine, opposite Tadoussac. It forms part of the proposed St. Siméon-Portneuf Highway. The original road was, for the greater part, nothing more than a rough lane, on which ordinary carriages travelled with difficulty. We have built a wide subgrade and have surfaced it with gravel wherever that material was reasonably available. There was considerable rock work to do, as well as cutting down hills, straightenings, etc. By August, the road was passable for automobiles.

This road is of great importance to tourists desiring to visit Tadoussac, since it permits the motorist who wishes to make the trip from Quebec to Rivière du Loup, along the South Shore, to take the steamer at the latter place, cross over to Tadoussac, and when the access to Baie Ste. Catherine has been improved, cross the Saguenay at the latter place, and return to Quebec via La Malbaie.

**Tadoussac-Portneuf Highway**—We have completed the clearing and grading of the road as far as Grandes Bergeronnes. This road was rendered passable for automobiles by September. We shall work next spring in the direction of Les Escoumains and Portneuf.

## UTILISATION DE LA ROUTE

Il y a actuellement dans la province de Québec quatre fois plus de bonnes routes qu'en 1919. Par contre, durant cette période de dix ans, le nombre des véhicules automobiles possédés par les citoyens a augmenté de six fois, et le nombre d'automobiles étrangères qui circulent sur nos routes a augmenté de trente fois. Ces données résument le problème de la voirie. Ils sont la cause, l'explication et la justification des sommes énormes dépensées par la province pour le maintien, l'amélioration et l'extension de son réseau routier.

Cette augmentation si prononcée de la circulation est une manifestation de l'avancement général de la province, et, à ce titre, elle est non seulement inévitable, mais désirable. L'utilisation intense du réseau routier est un signe et un facteur de prospérité dans tous les domaines de la vie économique: agriculture, commerce et industrie. La route, qui a transformé les conditions de vie de toutes les classes de la population, est devenue une nécessité sociale. Elle est une source de connaissances nouvelles en même temps qu'elle offre des plaisirs inconnus autrefois. L'utilisation de la route par le véhicule automobile a créé ou développé la vente des automobiles et de ses accessoires, l'industrie du garage et l'industrie de l'hôtellerie. La route répartit l'argent au marchand et au cultivateur. Sa portée sur l'éducation est immense. Enfin, la route a créé dans la province une industrie bien distincte, formidable déjà et qui n'est pourtant qu'à son début: le tourisme.

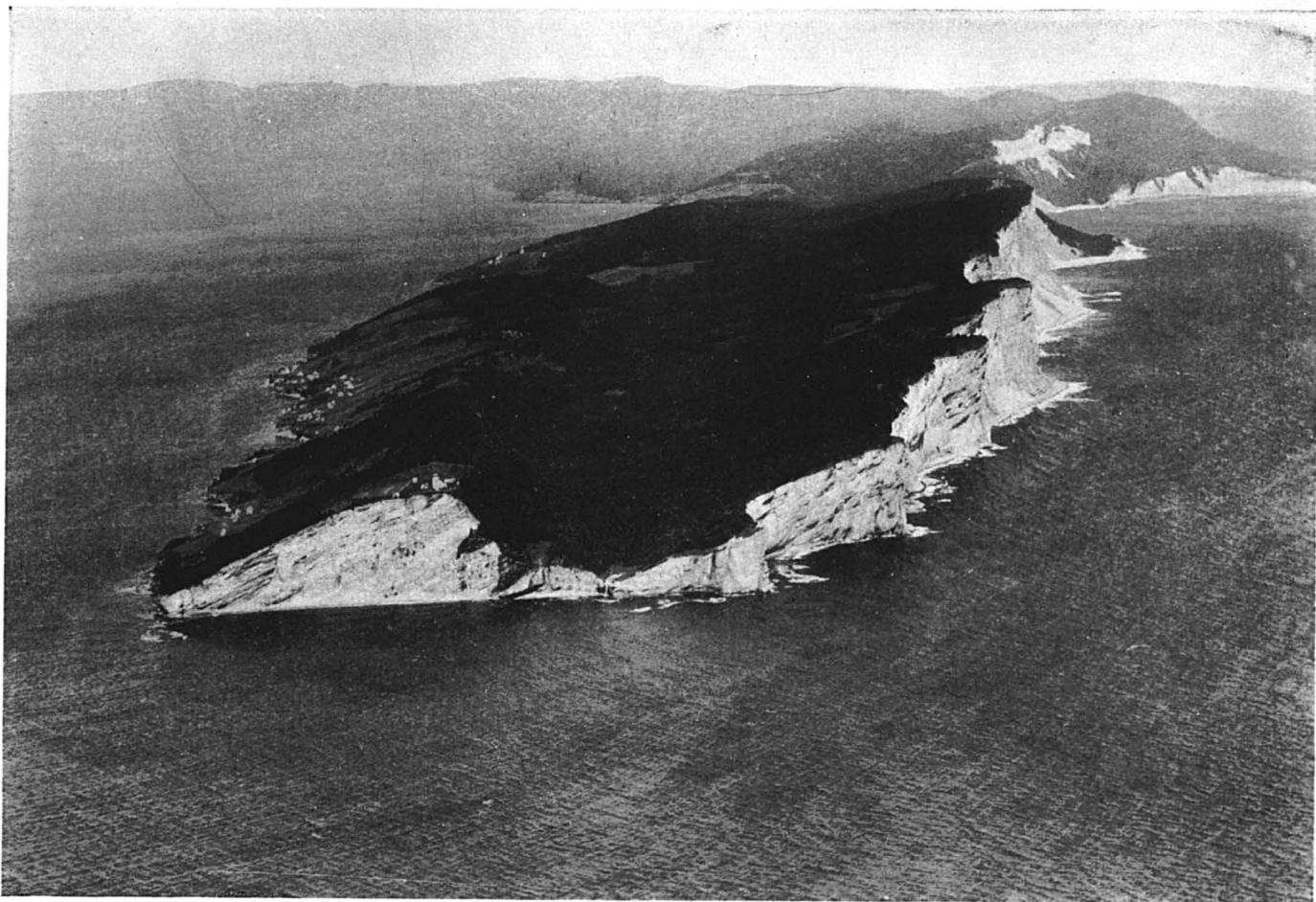
Toute accélération dans le progrès de la circulation est donc un bien. Ce progrès nécessite des adaptations et il faut qu'il soit soutenu et aidé. Il faut construire de nouvelles routes, paver de matériaux résistants celles qui portent la masse de la circulation, donner à l'entretien un soin minutieux, et de toutes façons aménager graduellement notre réseau routier. Les pages précédentes expliquent les travaux que le ministère de la voirie exécute à ces fins. Les pages suivantes donnent les principaux chiffres relatifs à la circulation et elles expliquent le travail du département en ce qui concerne la propagande faite à l'étranger et dans la province même dans le but de développer l'industrie du tourisme.

Dans le cas de la route et de la circulation, ce sont les accidents d'automobiles et l'hécatombe annuelle des victimes qui paient la rançon du progrès. Rançon que l'adaptation et l'aménagement graduel de la route atténueront, mais que seules l'éducation de l'automobiliste et son adaptation aux conditions modernes de la sécurité pourront supprimer. Le ministère de la voirie se préoccupe plus que personne de la sécurité routière, ce que l'on verra plus loin.

## STATISTIQUES DE LA CIRCULATION

Les statistiques de la circulation proviennent de diverses sources, dont la plus détaillée est le recensement fait durant une semaine chaque année par le département de la voirie. Les statistiques concernant les véhicules automobiles enregistrés dans la province et les statistiques du tourisme étranger offrent des données moins détaillées, mais de grande valeur, concernant la circulation routière.

On trouve au chapitre 3 des tableaux concernant les véhicules automobiles possédés dans la province ainsi que le tourisme américain. La date de la préparation du rapport ne permet pas de donner les chiffres définitifs pour l'année 1929. Il peut y avoir une marge assez considérable pour les véhicules automobiles de la province, et les statistiques du tourisme américain sont également sujettes à des modifications importantes.



#### TOUR DE LA GASPÉSIE

Le Cap Gaspé, à l'extrémité nord de la péninsule. Le prolongement de la route actuelle par le portage de la Rancelle permettra d'atteindre cette partie éloignée de la péninsule.

#### AROUND GASPÉ PENINSULA

Cape Gaspé, at the extreme northern edge of the Peninsula. The continuation of the existing highway via the Rancelle road will open to motor traffic that far distant section of the Peninsula.

## UTILIZATION OF THE HIGHWAY

There is at present in the Province of Quebec four times the amount of good roads there was in 1919. On the other hand, during that ten-year period the number of automobiles owned by citizens has been multiplied by six and that of foreign automobiles circulating on the highways by thirty. These figures sum up the roads problem. They are the cause and explanation of, as well as the justification for, the enormous sums expended by the Province in the upkeep, improvement, and extension of its highways system.

This so pronounced augmentation of the volume of traffic is a manifestation of the general progress of the Province, and, for that reason, was not only inevitable but also desirable. The intensive utilization of the roads system is both a sign of and a factor in the prosperity that obtains in every domain of our economic life: agriculture, commerce, industry. The highway, enlarging as it has done the sphere of interest and activity of all classes of the people, has become a social necessity. It is an important aid to the forming of new acquaintanceships, and, at the same time, brings within reach hitherto unknown pleasures. The use of the highway by the automobile has developed the sale of motor vehicles and their accessories, and created or developed the garage and hotel industries. The highway brings money to merchant and farmer alike. Its influence on education is immeasurable. And, lastly, the highway has created in the Province a distinctive industry, already of formidable proportions though only in its infancy: the tourist trade.

Any acceleration in the progress of the automobile traffic is, therefore, an advantage to the economic life of the Province. Such progress necessitates adjustments in our highways system and must be sustained and assisted. It thus becomes necessary to build new roads, pave with materials of strong resistance those which bear the brunt of the traffic, bring to bear on maintenance the minutest care, and gradually give to our highways system the most appropriate constitution.

The preceding pages explain the various works executed by the Department with those ends in view. The pages following give the main figures relative to traffic and explain the work accomplished by the Department in the way of propaganda, both domestic and foreign, which has for its purpose the larger development of the tourist industry.

Respecting the highway and traffic, it is a regrettable fact that we have still to contend with automobile accidents and the contingent annual slaughter of victims, who pay, in a sense, the ransom of progress; a ransom which the adaptation and gradual perfecting of the highways will undoubtedly attenuate, but which only the education of the motorist in all that pertains to safety, and his consequent willingness to hold himself in line with modern traffic regulations, can eliminate. The Department of Highways concerns itself more than does anyone else with the question of the safety of the road, as will be seen farther on.

### TRAFFIC STATISTICS

Statistics as to traffic come to us from divers sources, the most detailed being compiled from the traffic census taken by the Department during one week every year. Statistics regarding the automobiles registered in the Province of Quebec and those of foreign touring provide figures less detailed, but of great value nevertheless, concerning the traffic on the highways.

There will be found in Chapter 3 tables concerning automobiles owned in the Province, as well as American tourist traffic. The date of preparation of this report prevents giving definite figures for the year 1929. It is probable that there is an appreciable margin of difference as far as automobiles of the Province are concerned, and statistics concerning American touring are subject to greater modification.

### LE RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

Le chapitre 17 donne les statistiques complètes pour chacune des routes sur lesquelles le recensement a été fait en 1929, ainsi que des tableaux concernant la circulation comparée en 1928 et en 1929. Ce chapitre renferme aussi quelques diagrammes donnant une idée graphique de la circulation des différents genres de véhicules.

Le recensement de 1929 a été fait du jeudi matin, 1er août, au mercredi soir, 7 août. Ce recensement fut le septième ayant eu lieu consécutivement dans la province. Il y avait eu un comptage sur certaines routes en 1920.

Le comptage de 1920 avait eu lieu sur neuf routes et il avait été fait durant les mois de juillet, août et septembre.

Le recensement de 1923, le premier du genre des recensements actuels, eut lieu sur 29 grandes routes et sur certains chemins secondaires. Le recensement de 1924 eut lieu sur 31 grandes routes et sur les mêmes routes secondaires qu'en 1923. De 1925 à 1928, le recensement fut fait sur le réseau des grandes routes tel qu'il était composé avant 1929, ainsi que sur certaines routes secondaires, soit une longueur totale d'environ 3,300 milles. Le recensement de 1929 a été fait sur 45 des 50 grandes routes actuelles, soit une longueur de 4, 870 miles.

Lors du recensement de 1929, il fut établi 181 postes de comptage. Le nombre de recenseurs fut de 297. En 1928, il y eut 123 postes de comptage et 187 recenseurs.

Le comptage des véhicules a lieu, dans la plupart des cas, de six heures du matin à minuit. Toutefois, dans le but d'établir des chiffres sur la circulation de nuit aux environs des villes, le comptage des véhicules a été fait pendant 24 heures à certains postes.

Les postes de comptage sont situés pour la plupart hors des villes et des centres populeux, de façon à éliminer autant que possible la circulation purement locale et à obtenir une moyenne aussi exacte que possible pour toute la route.

La température a été excessivement défavorable au cours du dernier recensement. Il a plu continuellement durant les trois jours où la circulation est ordinairement le plus intense. L'augmentation enregistrée sur l'année 1928, en comparant les chiffres des deux années sans tenir compte de la température, est de 12%. Cette augmentation eût certainement été plus considérable s'il eût fait beau. Elle est tout de même supérieure à l'augmentation enregistrée en 1928, qui n'était que de 11%.

Le chapitre 17 donne des renseignements détaillés sur les chiffres du recensement.

Les quelques paragraphes qui suivent en donnent un court sommaire.

**Analyse sommaire du recensement**—La moyenne journalière de circulation par route pour l'ensemble des 50 routes sur lesquelles le comptage a été fait en 1929 fut de 956 véhicules. Cette circulation de 956 véhicules est composée comme suit:

Automobiles de tourisme portant licence de Québec.....	577	ou 60.4%	de la circulation totale
Automobiles de tourisme portant licence des autres provinces.....	38	“ 4%	“ “
Automobiles de tourisme des Etats-Unis.....	152	“ 15.9%	“ “
Autobus.....	6	“ 0.6%	“ “
Camions légers.....	30	“ 3.1%	“ “
Camions lourds.....	60	“ 6.3%	“ “
Motocyclettes.....	5	“ 0.5%	“ “
Voitures à traction animale.....	88	“ 9.2%	“ “
	956	“ 100.0%	

THE TRAFFIC CENSUS

Chapter 17 gives complete statistics for each of the roads on which a census was taken in 1929, as well as comparative tables for 1929 and 1928. This chapter also contains a number of diagrams presenting a graphical idea of the relative importance of the different kinds of vehicles on the roads.

The 1929 census was taken from the morning of Thursday, August 1, to the night of Wednesday, August 7. It was the seventh annual census taken in the Province. A count was taken on certain highways in 1920.

The count of 1920 was taken on 9 highways, during the months of July, August, and September.

The 1923 census, the first of the present kind, was taken on 29 main highways and certain secondary roads. That of 1924 was taken on 31 main highways and the same secondary roads as in 1923. From 1925 to 1928, the census was taken on the whole of the main highways system as it existed prior to 1929, and on certain secondary roads, the aggregate length covered being about 3,300 miles. The 1929 census was taken on 45 of the 50 existing highways, or on a total length of 4,870 miles.

In taking the 1929 census, 181 recording stations were established. The number of census takers was 297. In 1928, there were 123 stations and 187 traffic recorders.

The counting of vehicles was carried on every day from six o'clock in the morning until midnight. In order to establish figures on night traffic in the vicinity of cities, the counting was continued through the 24 hours at certain stations.

Our counting stations are generally located outside populous centers, so as to eliminate from our figures, as far as possible, the purely local traffic, and that we may obtain the fairest average for the whole highway.

The last census was taken under exceedingly unfavourable weather conditions. It rained continuously during the three days on which traffic is ordinarily the most intense. The augmentation noted over 1928, in comparing the figures for the two years and taking no account of the weather, is 12%. The increase would certainly have been greater had the weather been fine. Notwithstanding, it is superior to that registered in 1928, which was 11%.

Chapter 17 gives detailed information on the census figures.

The few following paragraphs give a short summary thereof.

**Analytic Summary of the Census**—The daily average of traffic per highway for the ensemble of 50 highways on which the count was taken in 1929 was 956 vehicles. This traffic of 956 vehicles is apportioned as follows:

Touring automobiles bearing Quebec licenses.....	577	or 60.4%	of the total traffic
Touring automobiles bearing licenses of other provinces.....	38	“ 4%	“ “
Touring cars from the United States.....	152	“ 15.9%	“ “
Autobuses.....	6	“ 0.6%	“ “
Light trucks.....	30	“ 3.1%	“ “
Heavy trucks.....	60	“ 6.3%	“ “
Motorcycles.....	5	“ 0.5%	“ “
Horse-drawn vehicles.....	88	“ 9.2%	“ “
	956	100%	

**Augmentation de la circulation en 1929**—Le recensement de 1928 n'ayant été fait que sur une distance de 3,300 milles, et le recensement de 1929 ayant été fait sur une distance de 4,870 milles, les moyennes obtenues pour l'ensemble des deux recensements ne peuvent être comparées. Cette comparaison, n'étant pas basée sur des données identiques, ne donnerait aucun résultat. Pour établir l'augmentation moyenne de circulation sur 1928, nous avons donc été obligés de soustraire du recensement de 1929 les postes et les routes sur lesquels nous avons fait le recensement en 1928, et comparer avec les mêmes postes et les mêmes routes en 1928. Le chapitre 17 contient des tableaux spéciaux indiquant quelles sont les routes et quels sont les chiffres qui ont servi à la comparaison.

En 1928, la moyenne journalière de circulation sur les routes qui ont servi à la comparaison était de 1,157 véhicules. La circulation de 1929 sur les mêmes routes fut de 1,296 véhicules, soit une augmentation de 12%.

**Augmentation du tourisme étranger**—En 1928, le nombre moyen d'automobiles des Etats-Unis comptées chaque jour sur les routes ayant servi aux tableaux comparatifs était de 187. Il fut de 219 en 1929, soit une augmentation de 15%.

**Circulation automobile et circulation animale**—La diminution constante de la circulation animale constitue l'un des traits saillants de la circulation actuelle. Le dernier recensement a démontré que la circulation des véhicules à traction animale diminue non seulement proportionnellement à la circulation totale, mais en nombres absolus. En 1928, le nombre moyen de véhicules à traction animale enregistré sur les routes comparées était de 107. Il n'était plus que de 91 en 1929, soit une diminution absolue de 15%. En 1928, la circulation animale constituait 9.2% de la circulation totale. En 1929, elle ne constituait plus que 7%, soit une diminution de 2.2%.

Voici, à titre de renseignements additionnels à ceux donnés ci-dessus et aux statistiques du chapitre 17, quelques comparaisons entre la circulation en 1920 et en 1929 sur quatre routes:

**Route Montréal-Québec**—En 1920, il passait une moyenne de 243 véhicules automobiles par jour. En 1929, il en passait 2,636, soit onze fois plus.

**Route Québec-Kent House**—En 1920, il passait 621 automobiles par jour. En 1929, il en passait 950, soit une fois et demie de plus.

**Route Edouard VII**—En 1920, il passait 1,013 automobiles par jour. En 1929, il en passait 2,910, soit trois fois plus.

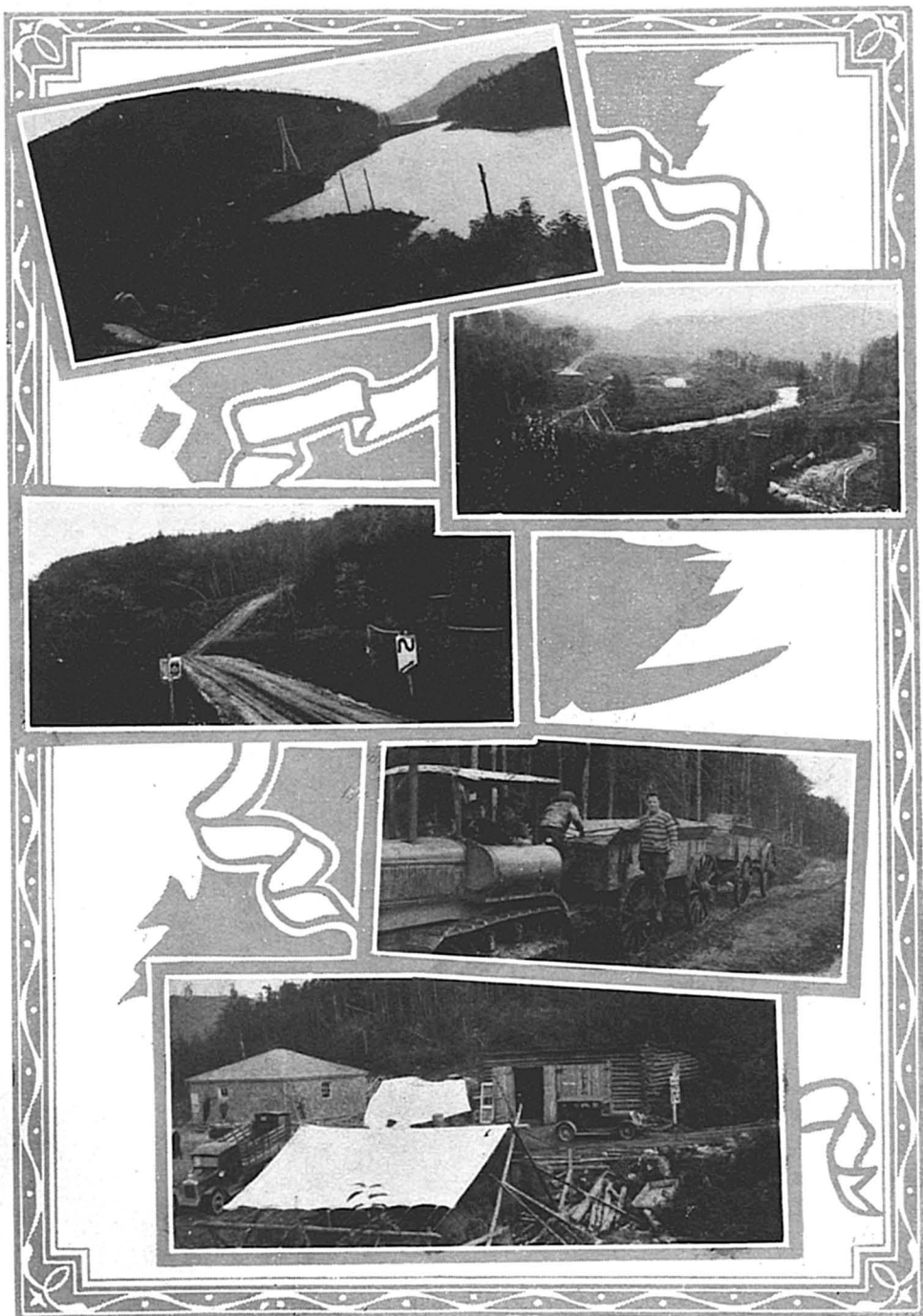
**Route Lévis-Jackman**—En 1920, il passait 155 automobiles par jour. En 1929, il en passait 976, soit six fois plus.

## LA SÉCURITÉ DE LA ROUTE

**Les accidents d'automobiles**—Le chapitre 3 contient la statistique des accidents d'automobiles survenus dans la province de Québec du 1er mars au 31 décembre 1928. Cette statistique, la première qui ait été compilée dans la province, a été préparée par le contrôleur du revenu et fait partie de son premier rapport suivant la loi 18, Geo. V, ch. 21, art. 65. Les statistiques pour l'année 1929 n'étaient pas prêtes à la date de la préparation du présent rapport, mais les chiffres qui seront communiqués bientôt par le département du revenu démontreront probablement que, sauf en ce qui concerne les passages à niveau, l'automobile a augmenté une fois de plus le nombre de ses victimes.

Quels que puissent être les chiffres de 1929, ils ne changeront rien aux causes d'accidents ni à leur importance relative.

Le rapport du contrôleur du revenu établit que le nombre des accidents d'automobiles survenue du 1er mars au 31 décembre 1928 fut de 5,865. Le nombre des



#### ROUTE DU LAC SAINT-JEAN

*Dans le parc des Laurentides—Le travail est extrêmement difficile à cause de l'éloignement et de la nature du district.*

#### HIGHWAY TO LAKE SAINT-JEAN

*In the Laurentide Park—The work is extremely difficult owing to the distance from inhabited centres and the nature of the district.*



**Traffic Augmentation in 1929**—The census of 1928 having been taken on a length of 3,300 miles, while that of 1929 was made on 4,870 miles, the averages obtained for the ensemble from the two cannot rightly be compared. Such a comparison, not being based on identical data, could yield no valid result. In order to establish the average increase of traffic over 1928 we were, therefore, obliged to subtract from the 1929 census the stations and highways on which we took no count in 1928 and to compare the remainder with the same stations and highways as were counted in 1928. Chapter 17 contains special tables indicating the highways and figures which served as a basis for the comparison.

In 1928, the daily average traffic on the highways that entered into the comparison was 1,157 vehicles. The traffic in 1929 on the same roads was 1,296 vehicles, representing an increase of 12%.

**Increase in Foreign Touring**—In 1928, the average number of United States automobiles counted each day on the highways compared was 187. It was 219 in 1929, being an increase of 15%.

**Automobile and Horse-drawn Traffic**—The constant diminution of horse-drawn traffic is one of the striking features of modern traffic statistics. The last census demonstrates that that kind of traffic is diminishing not merely inversely to the total traffic but even in absolute numbers. In 1928, the average number of horse-drawn vehicles counted on the highways was 107. It was only 91 in 1929, representing a diminution of 15%. In 1928, horse-drawn traffic formed 9.2% of the total. In 1929, it was not more than 7%, a diminution of 2.2%.

Here are given, by way of information additional to that presented above and in Chapter 17, certain comparisons between the traffic of 1920 and that of 1929 on four highways:

**Montreal-Quebec Highway**—In 1920, there were counted 243 vehicles a day. In 1929, 2,636, or eleven times as many.

**Quebec-Kent House Road**—In 1920, there were 621 automobiles a day. In 1929, there were 950, or one and one-half times as many.

**King Edward Highway**—In 1920, there were counted 1,013 automobiles a day. In 1929, there were 2,910, or three times as many.

**Lévis-Jackman Highway**—In 1920, there were 155 automobiles a day. In 1929, there were 976, or six times as many.

## THE SAFETY OF THE ROAD

**Automobile Accidents**—Chapter 3 contains statistics relative to automobile accidents that occurred in the Province of Quebec from March 1 to December 31, 1928. These statistics, the first compiled in the Province in that connection, were prepared by the Comptroller of Revenue and from part of his report according to Act 18 George V, Ch. 21, Art. 65. The statistics for 1929 had not been compiled at the time of preparation of the present report, but the figures soon to be presented by the Department of Revenue will probably demonstrate that, except at level crossings, the automobile has once again increased its toll of victims.

But whatever may be the figures for 1929, they will alter nothing as to the causes of accidents or their relative importance.

The report of the Comptroller of Revenue establishes the number of automobile accidents which occurred from March 1 to December 31, 1928, as 5,865. The

personnes tuées fut de 70, et le nombre des personnes blessées de 1,560. Ce rapport classe ces accidents suivant le mois de l'année durant lequel ils sont survenus, suivant la cause immédiate de l'accident, l'endroit, etc. Ces chiffres méritent d'être étudiés un à un et tous les automobilistes devraient les avoir sous les yeux.

Voici quelques uns des chiffres du rapport.

**Accidents survenus chaque mois**—Sauf les mois de janvier, février, mars et avril, pendant lesquels l'automobile est forcément au repos dans la plus grande partie de la province, tous les mois sont de gros mois d'accidents. Mai et juin ont 517 et 552 accidents respectivement. Juillet a 813 accidents, août 933, septembre 780, octobre 860, novembre 785 et décembre 495. Ces chiffres démontrent que, de juillet à décembre, il n'y a pas de morte-saison et que les mois d'octobre et de novembre sont plus dangereux qu'on le croit généralement. Il survient durant ces deux mois presque autant d'accidents que durant juillet et août. Il en survient même beaucoup plus proportionnellement au volume de circulation. C'est là un des points sur lesquels le ministère de la voirie insiste le plus, depuis bien des années, dans ses campagnes de sécurité.

**L'endroit des accidents**—Les intersections de chemins viennent en premier lieu avec 2,779 accidents, puis les courbes avec 377, les côtes avec 214, les passages à niveau avec 132, les entrées privées avec 104, et les ponts avec 96. Les 2,172 accidents pour lesquels il n'est donné aucune précision se répartissent certainement en grande partie parmi les classes énumérées ci-dessus.

**Précision sur le mouvement des véhicules lors de l'accident**—559 accidents sont survenus en rencontrant, 500 en dépassant, 248 en reculant, 153 lorsque l'un des véhicules était arrêté, 143 lorsque l'un des véhicules était du mauvais côté du chemin, et 2,963 pour lesquels aucune précision n'est donnée mais que l'on peut répartir proportionnellement suivant les classes citées.

**Causes immédiates des accidents**—Sur le chapitre des causes, l'on peut s'étendre à l'infini si l'on veut préciser suivant les circonstances de chaque cas particulier. Apparaissent au rapport, sous le chef de causes probables, la négligence du conducteur pour 3,217 accidents, la négligence du piéton pour 478 accidents, la vitesse pour 869, l'ivresse pour 505, l'éblouissement pour 112, les mauvais freins pour 165, et autres causes moins importantes.

**La cause première des accidents**—C'est la vitesse excessive. Parmi les causes citées au rapport résumé dans les paragraphes précédents, la vitesse tient une place tout à fait modeste. Cela est dû au fait qu'il faut évidemment distinguer entre la cause immédiate et la cause première, et aussi au fait que les statistiques sont compilées d'après les données reçues de milliers de personnes, données nécessairement vagues et incomplètes dans bien des cas, et qui s'amélioreront à mesure que la loi pourvoyant à la compilation des rapports sera mieux connue.

Si l'on interprète les diverses causes telles que présumées par les témoins des accidents, on y découvre neuf fois sur dix la vitesse. Conduire à une vitesse excessive ne consiste pas exclusivement à faire du soixante milles à l'heure, mais bien à dépasser la limite prudente eu égard aux circonstances de lieu et de temps. L'on peut aller trop vite à 15 milles à l'heure tout comme à 60. Il est probable par exemple que les 3,217 accidents mis au compte de la négligence du conducteur peuvent équitablement être attribués pour une grande part à la négligence de ralentir au moment opportun, soit en rencontrant, soit en dépassant, soit en croisant un chemin, etc. La plus sommaire analyse des statistiques démontre en tout cas que c'est le conducteur du véhicule qui est l'artisan de l'insécurité relative des routes.

number of persons killed was 70, and the number injured, 1,560. This report classifies the accidents according to the months of the year in which they occurred, their immediate causes, the places at which they occurred, etc. These figures merit careful study, one by one, and all motorists should take particular note of them.

Here are a few notes on the figures of the report.

**Accidents Occurring Each Month**—With the exception of the months of January, February, March and April, during which the automobile is perforce at rest over the greater part of the Province, every month is a big month for accidents. May and June have 517 and 552 accidents to their account, respectively. July has 813, August, 933, September 780, October 860, November 785 and December 495. These figures demonstrate that from July to December there is no "closed season" and that the months of October and November are more dangerous than is generally believed. There occur almost as many accidents during those two months as in July and August. Even more, in proportion to the volume of traffic. That is one of the points on which the Department has been most insistent for many years in its safety campaigns.

**Scenes of Accidents**—Road intersections occupy first place with 2,770 accidents; then follow curves with 377, hills with 214, railroad level crossings with 132, private entries with 104, and bridges with 96. The 2,172 accidents regarding which no details are given are apportionable for the most part among the classes enumerated above.

**Movement of Vehicles at the Time of the Accident**—559 accidents occurred in meeting, 500 in passing, 248 in backing up, 153 while one of the vehicles was motionless, 143 while one of the vehicles was on the wrong side of the road, and there were 2,963 about which no specific information was given but which may be distributed pro-rata among the classes cited.

**Immediate Causes of Accidents**—Regarding the chapter on causes, did we wish to enter into detail as to the circumstances of each particular case, we could extend our observations to infinity. It is evident from the report that under the heading of probable causes the negligence of the driver should be charged with 3,217 accidents, that of the pedestrian with 478, speed with 869, drunkenness with 505, glare of motor-headlights with 112, defective brakes with 169, and others to causes of lesser importance.

**The Primary Cause of Accidents**—Unquestionably, it is excessive speed. Among the causes cited in the summary of the report in the preceding paragraphs, speed occupies a modest place. That is due to the fact that it is necessary to distinguish between the immediate cause and the primary cause, and also to the fact that the statistics are compiled from information received from thousands of persons, information necessarily vague and incomplete in many instances, but which will improve according as the law providing for the compilation of reports becomes better known and understood.

If we interpret the causes according to the testimony of witnesses of the accidents, we are driven to the conclusion that speed is responsible for nine out of every ten. To drive at excessive speed does not consist only in making sixty miles an hour, but rather in exceeding the limit set by prudence in any given circumstances of time or place. It is possible to be going too fast at fifteen miles an hour, as well as at sixty. It is probable, for example, that the 3,217 accidents charged to the negligence of the driver could be attributed, equitably, in large part to his having failed to slow down at the opportune moment, either in meeting or passing another vehicle, in crossing an intersection, or other citable instances. The most cursory examination of the statistics demonstrates that it is the driver of the vehicle who is the artisan of the relative insecurity of the highways.

**L'amélioration des conditions "physiques" de la route**—Il est facile d'imaginer une route sur laquelle on ne rencontrera ni intersections, ni entrées privées, ni côtes, ni villages, ni piétons, ni enfants, et qui se déroulera indéfiniment suivant la ligne droite. Ces conditions ont été réalisées sur certains "autostrades" en Europe et aux États-Unis, mais, règle générale, elles appartiennent plutôt au futur qu'au présent. D'ailleurs, cette route idéale n'est pas exempte d'accidents. Les réseaux routiers actuels possèdent les défauts d'un autre âge et il faut s'y adapter. Le meilleur aménagement des routes avance graduellement, même rapidement. Tous les chiffres du présent rapport en font foi. La condition des routes au point de vue de la sécurité s'est beaucoup améliorée depuis six ou sept ans, et elle s'améliorera davantage chaque année.

**L'éducation du public.**—Le problème de la sécurité routière se résoudra par l'éducation. Le moteur permet toutes les vitesses sans se préoccuper du genre de "piste" sur laquelle l'automobile roule. D'ici à l'apparition et à l'extension de la route idéale sur tous les coins du pays, l'automobiliste devra nécessairement s'adapter aux conditions présentes de la circulation. C'est ce à quoi travaille depuis plusieurs années le ministère de la voirie. Sous le rapport de l'éducation, le département de la voirie est un pionnier. Il fait une propagande incessante parmi les automobilistes. Il décrit sous tous leurs aspects les dangers de la circulation et il prêche sans se lasser le code de la sécurité. Il y a lieu d'espérer que l'amélioration des routes, l'éducation et les sanctions de la loi combinées finiront par réduire la courbe des accidents.

**L'arrêt aux passages à niveau**—On se préoccupe depuis plusieurs années des accidents aux passages à niveau. Les dernières années ont vu une recrudescence d'accidents, dont la plupart avaient pour résultat la mort d'un ou de plusieurs des passagers de l'automobile. A venir jusqu'en 1928, la loi des véhicules automobiles exigeait que le conducteur ralentît à 8 milles à l'heure avant de traverser la voie d'un chemin de fer. Il est bien rare que les automobilistes aient respecté la loi sous ce rapport. L'on traversait un passage à niveau à 30 et 40 milles à l'heure avec le résultat que, advenant l'approche d'un train, il était tout à fait impossible de l'éviter.

Le début de l'année 1928 fut plus particulièrement fertile en accidents de passages à niveau. Le ministère de la voirie décida d'exiger des automobilistes qu'ils réduisent la vitesse à 15 milles à l'heure. Le département lança une campagne d'éducation à ce sujet et il fit faire une surveillance sévère des principaux passages. Cette surveillance contribua beaucoup à réduire le nombre des accidents pour le reste de la saison, mais ceux-ci ne continuèrent pas moins à se produire régulièrement.

A sa dernière session, la Législature, après avoir étudié la question sous tous ses aspects, décida qu'il y avait lieu de décréter l'arrêt complet aux passages à niveau. Les dispositions de cette loi s'appliquent aux passages à niveau de chemins de fer non protégés, mais elle ne s'applique pas s'il s'agit d'un tramway, s'il s'agit d'un passage à niveau en charge d'un signaleur ou muni d'une barrière, ou d'un passage à niveau muni de signaux indiquant automatiquement l'approche d'un train.

Le département de la voirie n'a pas tenté d'appliquer strictement la nouvelle loi à tous les passages à niveau. Pour une première année, il s'est plutôt efforcé de faire l'éducation des automobilistes.

Il est certain que les chauffeurs, de leur côté, ont donné beaucoup plus d'attention que d'habitude aux passages à niveau et que, dans la plupart des cas, ils ont ralenti suffisamment pour pouvoir examiner la voie et traverser en toute sécurité.

**Amelioration of the Physical Conditions of the Road**—It is not difficult to imagine a highway on which there would be encountered no intersections, no private entrances, no hills, no villages, no pedestrians, no children, and which would unfold indefinitely following a straight line. Such conditions have been realized on certain "autostrada" in Europe and the United States, but they belong as a rule, to the future rather than the present. Moreover, this ideal type of highway is not exempt from accidents. Existing highways systems possess the defects of another age, and motorists must adapt themselves to them. The perfecting of highways is progressing gradually, even rapidly. All the figures of the present report give proof of that. The conditions of the highways in respect to safety has been greatly improved in the last six or seven years, and will be still further improved with each succeeding year.

**The Education of the Public**—The problem of highway safety will be solved by education. The motor is capable of all speeds without cognizance having been taken of the "track" on which the automobile runs. From the present time until the appearance of the ideal highway and its extension into every corner of the land, the motorist is constrained to adapt himself to existing traffic conditions. It is towards this end that the Department of Highways has been working for the last several years. In regard to education of that nature the Department is a pioneer. It carries on incessant propaganda among motorists in general. It reveals in their every aspect the dangers incident to traffic, and preaches, untiringly, the safety code. There are strong grounds for hoping that the amelioration of the highways, education, and the provisions of the law, combined, will ultimately curb automobile accidents.

**The Full Stop at Level Crossings**—For several years accidents at railroad grade crossings have occupied the forefront of public attention. The last few years witnessed a recrudescence of accidents, most of which resulted in the death of one or more of the automobile's passengers. Until 1928, the Act Respecting Motor Vehicles required the driver to bring down the speed of his vehicle to 8 miles an hour before crossing a railway. Only in rare instances have motorists respected the law in that regard. It has been their custom to traverse level crossings at 30 or 40 miles an hour, with the result that, surprised by the approach of a train, they have found it impossible to avoid collision.

The beginning of the year 1928 was even more particularly productive of level crossing accidents. The Department of Highways decided to demand of motorists that they reduce their speed to 15 miles an hour. It launched forthwith a campaign of education on this subject and inaugurated a strict surveillance of the principal level crossings. This supervision contributed in large measure to the reduction of the number of accidents for the remainder of the season, but accidents still continued to occur with disquieting regularity.

At its last session, the Legislature, after having studied the question in all its aspects, decided that there existed grounds for decreeing the full stop at level crossings. The dispositions of that act apply to unprotected level crossings on railways, but do not apply to tramways, to railway level crossings in charge of signalmen or equipped with gates, or to those equipped with automatic signals to indicate the approach of trains.

The Department of Highways has not attempted the strict enforcement of the new regulation at all level crossings. For the first year, it has rather directed its efforts towards educating the motorist.

It is undeniable that the drivers, on their part, have given far greater attention than was their custom to level crossings and that, in most cases, they have slackened speed sufficiently to survey the line and cross in safety. According as

A mesure que les automobilistes seront plus familiers avec la loi d'arrêt, le département appliquera celle-ci plus intégralement.

La loi d'arrêt complet a eu pour résultat de réduire notablement le nombre des accidents aux passages à niveau. En 1928, il y avait eu 48 personnes tuées aux passages à niveau au cours des neufs premiers mois de l'année. Ce nombre fut réduit à 13 pour la période correspondante de 1929. Cette diminution est un encouragement à insister sur l'observance de la loi.

Le département de la voirie a fait installer aux principaux passages à niveau de la province un signal spécial avertissant les automobilistes d'arrêter. Ce signal est reproduit dans le présent rapport. Il a beaucoup contribué à faire respecter la loi.

**Les lumières sur les véhicules à traction animale**—Depuis la dernière session toute corporation municipale peut passer un règlement pour obliger le propriétaire d'un véhicule à traction animale ou toute autre personne qui en a la garde à munir ce véhicule, lorsqu'il est sur un chemin public dans la municipalité, entre une heure après le coucher du soleil et une heure avant son lever, soit d'un réflecteur placé de manière à recevoir les feux d'une automobile qui vient par en arrière et à signaler sa présence à la personne qui conduit cette automobile, soit d'une lanterne allumée et placée de manière à ce que la lumière qu'elle produit soit vue par le conducteur d'un véhicule automobile qui approche le véhicule à traction animale. Tout règlement que fait une corporation municipale n'affecte que les personnes qui résident dans la municipalité. Il est à souhaiter qu'un plus grand nombre de municipalités se prévalent de cette loi.

**Surveillance et contrôle de la circulation**—Le ministère de la voirie donne beaucoup de soin à la surveillance de la circulation. Son personnel d'officiers de vitesse est choisi avec la plus minutieuse attention et il est compétent. La plupart des officiers de vitesse sont des officiers motocyclistes. L'on ne saurait trop répéter que le travail d'un officier de vitesse ne consiste pas à faire des causes et à transmettre des amendes au département. L'officier de vitesse est l'ami de l'automobiliste raisonnable, et l'ennemi de l'automobiliste qui fait un usage irraisonnable des routes. Son rôle consiste à prévenir les excès, de quelque nature qu'ils soient. L'officier de vitesse est le protecteur du public voyageur.

Les règlements de la circulation ne sont ni plus ni moins que les dictées de la prudence. Ils n'ont aucunement pour but de restreindre la liberté personnelle.

L'on pourra faire toutes les campagnes d'éducation que l'on voudra, élargir les routes, supprimer les courbes, les angles droits et les passages à niveau, sans que l'on trouve jamais le moyen de supprimer les officiers de vitesse. Il y a en Europe, on l'a vu plus haut, des "autostrades" construits spécialement pour la grande circulation et pour toutes les vitesses. Ces "autostrades" sont surveillés sévèrement par des officiers spéciaux et l'on y voit à faire respecter des règlements qui, sauf en ce qui concerne la limite de vitesse, ne diffèrent pas essentiellement des règlements en vigueur sur les routes ordinaires.

Même, les administrateurs citent comme l'un des plus grands et plus modernes avantages de ces autostrades ce fait que l'on y peut surveiller efficacement la circulation et y imposer une "discipline" indispensable à la sécurité.

La surveillance de la circulation en 1929 fut plutôt tolérante en ce qui concerne la vitesse sur les routes de campagne. Cette surveillance fut exercée spécialement dans les villages, aux passages à niveau, et, d'une façon générale, aux endroits dangereux. Le rapport des accidents préparé par le contrôleur du revenu nous permettra de préciser davantage les endroits à surveiller et les genres d'infractions à réprimer plus spécialement, tels que les dépassements et les rencontres à grande vitesse et à des endroits qui ne le permettent pas.

the motorists become familiar with the law, the Department will apply it more completely.

In 1928, there were 48 persons killed at level crossings in the first nine months of the year. This number was reduced to 13 for the corresponding period of 1929.

This diminution is an encouragement to insist on the full observance of the law.

The Department has installed at each of the principal level crossings in the Province a special sign warning all motorists to halt. This sign is reproduced in the report. It has contributed greatly to bringing about compliance with the law.

**Lights on Horse-drawn Vehicles**—Since the last session of the Legislature, every municipal corporation has had the right to pass a by-law obliging the proprietor of a horse-drawn vehicle, or any other person in whose charge it might be while on a public road in the municipality, between one hour after sunset and one hour before sunrise, to equip such vehicle with either a reflector so placed as to receive the light-rays of an automobile approaching from behind and to signalize its presence to the person driving the automobile, or with a lantern, lighted and placed in such position that its light be visible to the driver of the automobile approaching the horse-drawn vehicle. Any by-law passed by a municipal corporation affects no-one but persons residing in the municipality. It is to be hoped that a larger number of municipalities will avail themselves of this Act.

**Supervision and Control of Traffic**—The Department of Highways gives much attention to the supervision of traffic. Its personnel of traffic officers is chosen with minutest care, and is competent. Most of the speed-officers are motorcyclists. It cannot be too repeatedly stated that the work of a speed-officer does not consist in making arrests and forwarding fines to the Department. The speed-officer is the friend of the rational motorist, and an enemy to the motorist who makes unreasonable use of our highways. His rôle consists in preventing excesses, of any nature whatsoever. The speed-officer is the protector of the travelling public.

Traffic regulations are nothing more nor less than the dictates of prudence, and are in no wise directed towards the restriction of personal liberty.

One could conduct all the educational campaigns he liked, widen the highways, and eliminate curves, sharp corners, and level crossings, without finding a means of dispensing with the services of the speed-officer. There are in Europe, as aforesaid, "autostrada" specially built for through traffic and for all speeds. These "autostrada" are strictly supervised by special officers, who see that the regulations, which, except as regards the speed limit, do not differ essentially from those in force on ordinary roads, are respected.

Nevertheless, the administrations mention as one of the greatest and most modern advantages of those autostrada the fact that it is possible to exercise efficacious supervision over traffic and maintain that "discipline" which is indispensable to safety.

Traffic supervision in 1929 was rather tolerant as regards speed on country roads. Speed-control was exercised chiefly in villages, at level crossings, and at dangerous places generally. The accident report prepared by the Comptroller of Revenue will enable us to decide upon the places to watch in future and the kinds of infractions to repress more particularly, such as meeting and passing at high speeds at places where conditions render the taking of such risks extremely hazardous.

## LE TOURISME

Le tourisme est un facteur économique qu'aucun pays ne dédaigne aujourd'hui. Cette industrie produit à elle seule un intérêt si élevé sur le capital engagé dans l'amélioration des routes que ce serait négligence de ne pas essayer d'en retirer tous les avantages possibles. Cet important sujet du tourisme est l'un de ceux qui ont attiré tout particulièrement, depuis quelques années, l'attention du ministère de la voirie.

Il n'est pas douteux que le tourisme automobile américain reçut son impulsion première des routes. Sans chemins améliorés, pas de tourisme. Et même à l'heure qu'il est, si l'augmentation annuelle du nombre d'automobiles étrangères est si encourageante, cela est dû en grande partie à la condition parfaite de nos routes.

La publicité vient ensuite. Sous ce rapport, le département a fait depuis quatre ans un travail plus considérable que n'importe quelle autre organisation dans la province, ce que l'on verra plus bas.

**Les statistiques du tourisme**—Il est très difficile de contrôler avec certitude les chiffres relatifs au tourisme. Les données que nous possédons se rapportent exclusivement au tourisme américain. Elles sont préparées par le département du revenu national quant à ce qui concerne le nombre des automobiles entrées au Canada, et par le département du commerce quant à ce qui concerne les revenus provenant du tourisme. Outre qu'elles ne se rapportent qu'au tourisme américain, et bien qu'elles tiennent compte de toutes les automobiles entrées dans chacune des provinces, les statistiques du gouvernement fédéral ne sont faites que pour l'ensemble du Canada. Elles ne tiennent pas compte—ce qui est d'ailleurs impossible, pour l'instant du moins—des touristes qui entrent dans une province pour en aller visiter une autre, ni des touristes qui visitent deux, trois ou quatre provinces. De sorte que le partage des revenus entre chaque province est sujet à discussion. En plus, il y a le tourisme interprovincial, pour lequel il faudrait faire des estimations aussi approximatives que possible, car il n'y a aucun chiffre certain.

Afin de pouvoir baser nos calculs sur des données à peu près complètes, nous prenons les statistiques officielles d'Ottawa pour les points d'entrée entre la province et le Etats-Unis, auxquelles nous ajoutons notre estimation du nombre d'automobiles américaines entrées par une autre province et venues dans la nôtre. Nous laissons de côté les automobiles canadiennes venues d'Ontario ou d'ailleurs, afin de rester plutôt en-deçà que d'aller au-delà de la vérité.

**Le tourisme américain en 1929**—Le nombre total des automobiles américaines entrées dans la province du 1er janvier au 1er novembre 1929, soit durant 10 mois, fut de 635,000 environ, ce qui donne une augmentation de 91,000, ou 18%, sur les dix premiers mois de l'année 1928. Les chiffres pour l'année complète seront connus au mois de février. Ils augmenteront certainement les chiffres donnés dans ce rapport.

Le chapitre 3 contient un tableau indiquant la progression du tourisme américain dans la province depuis 1918; un tableau comparé du tourisme américain dans la province, en 1928 et en 1929, par durée de séjour et pour chaque point d'entrée; enfin un tableau donnant, pour 1928, par durée de séjour, le nombre d'automobiles américaines entrées dans les diverses provinces du Canada.

Ces tableaux sont une mine de renseignements. Bien que ne reproduisant pas la vérité absolue, ils donnent ce qu'il y a de mieux actuellement en fait de chiffres relatifs au tourisme américain.

A part l'augmentation citée plus haut, les statistiques démontrent les faits suivants:





TOUR DE LA GASPÉSIE  
Le bassin de Gaspé

AROUND GASPÉ PENINSULA  
Gaspé Basin

## THE TOURIST INDUSTRY

The tourist industry is an economic factor that no country disregards today. It produces so high an interest on the capital engaged in the improvement of highways that it would be negligence on our part to fail in at least attempting to draw from it all possible advantages. This important subject is one of those which have attracted the particular attention of the Department in the last several years.

There is no doubt that the American tourist industry received its first impulsion from the highways. Without good roads, no touring. And even at the present time, if the annual increase in the number of foreign automobiles is so encouraging, it is due in large measure to the perfect condition of our highways.

Then comes publicity. In this regard, the Department has exerted during the last four years a more considerable effort than has any other organization in the Province, as will be seen below.

**Statistics on the Tourist Industry**—It is difficult to establish with any degree of certitude the figures relative to the tourist industry. The data we have in hand applies exclusively to American touring. The figures as to the number of automobiles which entered Canada are prepared by the Department of National Revenue, and those concerning the revenue derived therefrom by the Department of Commerce. While they apply exclusively to American touring and are a record of all automobiles that entered each of the provinces, the statistics of the Federal Government are compiled for Canada as a whole. They take no account of tourists entering through one province to visit another, nor of tourists who visit two, three, or four provinces. That is something impossible of accomplishment, at least on the present. The result is, that the apportionment of revenues amongst the provinces is subject to discussion. There is, furthermore, the interprovincial touring, for which only approximate estimates can be made, there being no definite figures available.

In order to base our calculations on the completest possible data, we take the official statistics of the Federal Government for the ports of entry between our Province and the United States and add to them our estimate of the number of American automobiles coming into this Province after having entered through another. In order to keep our figures within the bounds of truth, we take no note of Canadian automobiles coming to us from Ontario and elsewhere.

**American Touring in 1929**—The total number of American automobiles entered into the Province from January 1 to November 1, 1929, a period of ten months, was about 635,000, representing an augmentation of 91,000, or 18%, over the first ten months of 1928. Figures for the entire year will be known in the month of February. They will certainly show an increase over the figures given in this report.

Chapter 3 contains a table indicating the growth of American touring in the Province since 1918; a table comparing American touring in the Province in 1928 and 1929 according to length of sojourn and point of entry; a table showing the number of American automobiles that entered the various provinces in 1928, for sojourns of various durations.

These tables constitute a veritable mine of information. Although not reproducing the absolute truth, they give what is, in fact, actually better in figures relative to American touring.

Apart from the augmentation mentioned above, the statistics demonstrate the following facts:

Au point de vue du volume total du tourisme; la province de Québec est la deuxième du Canada, l'Ontario tenant le premier rang. Il faut cependant remarquer que l'immense majorité des automobiles entrées dans l'Ontario ne sont venues au Canada que pour moins de 24 heures.

L'un de nos plus importants points d'entrée est d'ailleurs situé à la frontière d'Ontario. Le nombre total d'automobiles américaines entrées par les postes de la province d'Ontario fut, en 1928, de 2,762,162. De ce nombre, 2,253,334 automobiles, ou 81.7%, ne sont entrées que pour une période n'excédant pas 24 heures. 508,828 automobiles, ou 18.3%, sont entrées pour une période excédant une journée.

Aux postes d'entrée situés entre la frontière des Etats-Unis et de la province de Québec, il est entré, en 1928, 465,773 automobiles, dont 193,811, ou 41.6%, pour une période n'excédant pas une journée, et 271,962, ou 59.4%, pour une période excédant une journée et allant jusqu'à deux mois et plus.

Pour les Provinces Maritimes, les chiffres s'établissent comme suit en 1928: total des entrées, 177,223; pour une période n'excédant pas une journée, 144,901, ou 81.8%; pour une période excédant une journée, 32,322, ou 18.2%. Ces chiffres se rapportent au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse et à l'Île-du-Prince-Edouard. Les postes de frontière sont situés entre le Nouveau-Brunswick et l'état du Maine.

Sous le rapport de la durée de séjour proportionnellement au nombre total de touristes, la province de Québec occupe la première place dans l'est du Canada. Par suite de l'ouverture des différents districts de la province au tourisme, le séjour des visiteurs a tendance à se prolonger. En 1927, par exemple, le pourcentage d'entrées pour un séjour de deux jours à deux mois était de 49.7% seulement. Ce sont naturellement les séjours prolongés qui sont surtout à considérer au point de vue des revenus du tourisme.

Les points principaux d'entrée de la province de Québec sont Lacolle, sur la route de Rouse's Point à Montréal, Rock Island, sur la route de Derby Line à Sherbrooke, et Rivière-Beaudette, entre la frontière d'Ontario et de Québec, sur la route Montréal-Toronto. Les états de l'ouest et du sud-ouest des Etats-Unis fournissent un nombre considérable de touristes. Ceux qui nous arrivent par la route Montréal-Toronto, par la route Montréal-Ottawa et par la route Montréal-Hull, de même que ceux qui nous arrivent par le Nouveau-Brunswick figurent dans les chiffres d'Ontario et du Nouveau Brunswick dans les rapports du gouvernement fédéral.

**Revenus du tourisme**—S'il est difficile d'évaluer avec certitude le nombre de touristes qui viennent dans la province, il est encore plus difficile d'estimer avec exactitude la valeur du tourisme. Pour fins de statistiques, la durée de séjour est enregistrée comme suit: une journée ou moins; deux jours à deux mois; deux mois à six mois. On ne peut faire beaucoup mieux, car il serait illusoire de vouloir tenir compte de la durée de séjour de chacun des touristes qui viennent au Canada.

Dans son rapport intitulé THE TOURIST TRADE IN CANADA, 1928, publié le 10 juin 1929, le bureau fédéral des statistiques dit ce qui suit (traduction):

"Il est impossible d'obtenir des renseignements directs concernant les dépenses faites par les touristes. Il est même extrêmement difficile d'arriver à une estimation approximative puisque les personnes qui visitent le Canada appartiennent à toutes les classes, ont des ressources financières bien différentes, viennent au Canada pour se récréer de bien des façons, y demeurent plus ou moins longtemps et dépensent des sommes qui peuvent être très minimales ou très considérables. Le Bureau Fédéral des Statistiques a adopté plusieurs méthodes dans le but d'obtenir une idée générale du montant et de la valeur de cette industrie.

In point of total volume of touring, the Province of Quebec is the second in Canada, Ontario occupying first rank. It must be remarked, however, that the majority of the automobiles entering Ontario remain in Canada less than twenty-four hours.

Moreover, one of our most important points of entry is situated at the Ontario boundary.

The total number of American automobiles entered through ports in Ontario in 1928 was 2,762,162. Of that number, 2,253,334, or 81.7%, remained for periods not exceeding twenty-four hours. 508,828 automobiles, or 18.3%, entered for periods exceeding one day.

Through the ports of entry situated on the border between the United States and the Province of Quebec, there entered, in 1928, 465,773 automobiles, of which 193,811, or 41.6%, remained for periods not exceeding one day, and 271,962, or 59.4%, for periods of from one day to two or more months.

Figures for the Maritime Provinces are established as follows, for 1928: total entries, 177,223; for periods not exceeding one day, 144,901, or 81.8%; for periods exceeding one day, 32,322, or 18.2%. These figures apply to New Brunswick, Nova Scotia, and Prince Edward Island. The ports of entry are located on the border between New Brunswick and the State of Maine.

In respect of length of sojourn in proportion to the total number of tourists, the Province of Quebec occupies first position in the east of Canada. Following the opening up to touring of the different districts of the Province, there is a tendency towards the prolongation of the tourists' sojourn. In 1927, for example, the percentage of entries for sojourns of from two days to two months was only 49.7. It is naturally the prolonged stays that are particularly to be considered from the point of view of revenues.

The principal ports of entry in the Province of Quebec are Lacolle, on the highway from Rouse's Point to Montreal, Rock Island, on the highway from Derby Line to Sherbrooke, and Rivière Beaudette, on the boundary between Ontario and Quebec and on the Montreal-Toronto Highway. The states in the west and southwest of the United States furnish us with a considerable number of tourists. Those who arrive via the Montreal-Toronto, Montreal-Ottawa and Montreal-Hull Highways, as well as those arriving through New Brunswick, are included in the figures for Ontario and New Brunswick, respectively, in the Federal Government reports.

**Revenues from Touring**—If it is difficult to estimate the number of tourists entering into the Province, it is still more difficult to set a monetary value on the tourist industry. For statistical purposes, the length of sojourn is registered as follows: for one day or less than a day; two days to two months; two to six months. It is hardly possible to do better than that, for we would be following an illusion to try to keep count of the length of sojourn of each of the tourists visiting Canada.

In its report entitled *THE TOURIST TRADE IN CANADA, 1928*, published June 10, 1929, the Federal Bureau of Statistics speaks as follows:

"It is impossible to obtain a direct record of tourist expenditures and even a rough estimate is extremely difficult to make, since visitors to Canada are of all classes, engaged in different activities or forms of recreation, remaining for varying periods with expenditures ranging from very small to very large amounts. Various methods have been adopted by the Dominion Bureau of Statistics for obtaining a general idea of the amount and value of this trade. The first estimate was issued

La première estimation fut faite en 1926 pour les revenus du tourisme entre 1920 et 1926. Les recherches faites chaque année successive ont produit des améliorations de détail et réduit la marge d'inexactitude".

Le Bureau Fédéral des Statistiques en est venu aux chiffres suivants concernant les dépenses des touristes: pour une période de deux jours à deux mois, \$156.35 en moyenne par automobile. Il n'a pas été fait d'estimation pour les touristes entrés pour une journée, mais on se proposait d'étudier cette catégorie de touristes en 1929. En attendant, on a calculé sur une moyenne de \$7.00 par automobile. Cette moyenne a été adoptée par le département du Commerce des États-Unis, et acceptée par les principales autorités du Canada.

Pour l'année 1928, le Bureau Fédéral des Statistiques évalue la valeur du tourisme automobile au Canada à \$167,384,000. A titre de renseignement, on doit ajouter que le tourisme de provenance européenne est évalué à \$10,596,000, et le tourisme américain par chemin de fer et bateaux à \$72,521,000, soit un total de \$250,501,000. Le tourisme automobile américain à lui seul représente 67% de la valeur totale.

Le tourisme américain par automobiles est évalué, pour la province de Québec et pour l'année 1928, à \$43,915,000. Il est évalué à \$31,450,000 pour 1927.

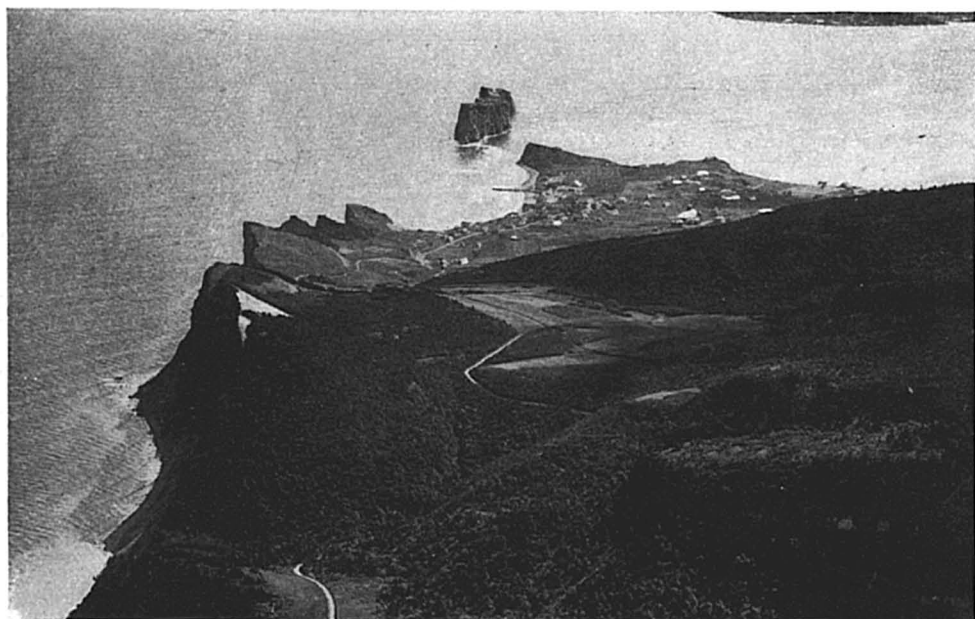
Si, en prenant nos chiffres quant au nombre d'automobiles entrées dans la province, nous calculons sur la même base que le Bureau Fédéral des Statistiques, nous arrivons à un montant de \$51,574,000 pour 1928 et à un montant de \$40,253,000 pour 1927. Les revenus en 1929 seraient de \$61,266,000, ce qui permet d'établir le tableau suivant pour la valeur du tourisme depuis 1915.

1915.....	\$ 340,000	1922.....	\$ 9,174,000
1916.....	731,000	1923.....	12,542,000
1917.....	716,000	1924.....	16,219,000
1918.....	885,000	1925.....	21,187,000
1919.....	1,745,000	1926.....	23,649,000
1920.....	3,077,000	1927.....	40,253,000
1921.....	4,015,000	1928.....	51,574,000
		1929.....	\$61,266,000
		<b>Total.....</b>	<b>\$247,373,000</b>

Ces chiffres démontrent à quel point la province de Québec profite du tourisme, et ils justifient bien tous les efforts que l'on fait pour le développer davantage.

### PROPAGANDE TOURISTIQUE

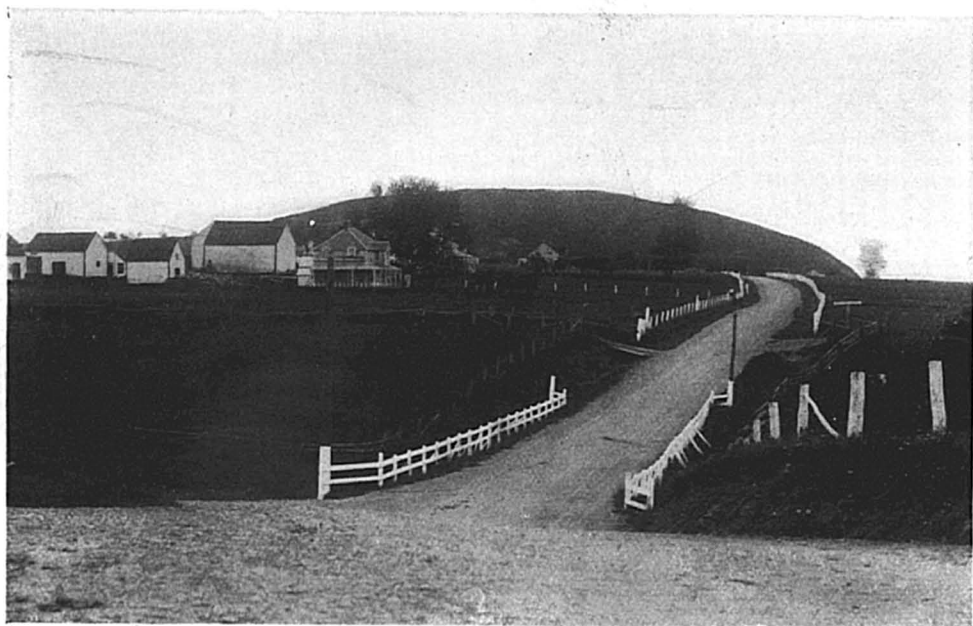
La concurrence est énorme dans tous ce qui se rapporte au tourisme. Chaque province tâche d'attirer chez elle le plus grand nombre possible de visiteurs, ce qui est assurément légitime. A moins de s'exposer à voir le tourisme demeurer stationnaire ou à n'augmenter que suivant une progression lente, il faut s'occuper de propagande. Le département de la voirie a pris charge, au nom et pour la province, de la propagande à l'étranger. Il fait cette propagande de diverses façons: articles de revues ou de journaux, correspondances, publications périodiques, brochures touristiques, réclames dans les journaux, participation à certaines expositions, etc. La publicité peut être faite de cent manières différentes. Le département de la voirie a adopté un programme qui lui permet de couvrir aussi complètement que possible les états situés à proximité de la province et qui nous fournissent, par



**PERCÉ**

Vue montrant une partie du chemin des Falls,  
qui sera amélioré en 1930

View showing a section of the Falls Road, to be  
improved in 1930



**TOUR DE LA GASPÉSIE**

Près de Shigawake-Est, sur la baie des  
Chaleurs

**AROUND GASPÉ PENINSULA**

Near Shigawake East, on Baie des  
Chaleurs

in 1926, showing the value of the trade from 1920 to 1926: The survey of each succeeding year has introduced improvements in detail and reduced possible inaccuracy.

The Dominion Bureau of Statistics has arrived at the figure of \$156.35 per automobile as the average expenditure of tourists who remain with us for a period of from two days to two months. No estimate has been made for tourists remaining one day, but it was proposed to study that class of tourists in 1929. Pending the result, the calculations have been based on an average of \$7.00 per automobile—an average adopted by the Department of Commerce of the United States and accepted by the leading Canadian authorities.

For the year 1928, the Dominion Bureau of Statistics placed a value of \$167,384,000.00 on the automobile tourist industry in Canada. By way of information, it might be added that the tourist trade of European origin is valued at \$10,596,000.00, and that of American origin, brought to us by railway and steamship, at \$72,521,000.00, forming a total of \$250,501,000. American motor touring, alone, accounts for 67% of the total value.

American motor touring is valued, for the province of Quebec and for the year 1928, at \$43,915,000. Its value in 1927 was placed at \$31,450,000.

Adopting the same basis for calculation as that of the Dominion Bureau of Statistics, and taking our own figures for the number of automobiles entered into the Province, we arrive at the figure of \$51,574,000.00 for 1928, and \$40,253,000.00 for 1927. The revenues in 1929 should reach the amount of \$61,266,000.00, which permits us to give the following table of values of touring since 1915.

1915.....	\$ 340,000	1922.....	\$ 9,174,000
1916.....	731,000	1923.....	12,542,000
1917.....	716,000	1924.....	16,219,000
1918.....	885,000	1925.....	21,187,000
1919.....	1,745,000	1926.....	23,649,000
1920.....	3,077,000	1927.....	40,253,000
1921.....	4,015,000	1928.....	51,574,000
		1929.....	\$61,266,000
		<b>Total.....</b>	<b>\$247,373,000</b>

These figures demonstrate the extent to which the Province of Quebec profits from the tourist industry and are ample justification for all the efforts expended on the further development of that trade.

### TOURIST PROPAGANDA

Competition is keen in all that applies to tourist traffic. Each province makes it its business to attract as many visitors as possible within its own confines, an assuredly legitimate ambition. Unless we wish to see the tourist industry remain stationary or experience very slow progress, we are bound to apply ourselves to propaganda. The Department of Highways has taken charge, in the name of and for the Province, of foreign propaganda. Its propaganda is carried on by divers means: articles in reviews or papers, correspondence, periodic publications, booklets on touring, newspaper advertisements, participation in certain exhibitions, etc. Publicity might be conducted in a hundred different ways. But the Department of Highways has adopted a program that permits it to cover as completely as possible the states situated in proximity to this Province which, in consequence of that proximity, provide us with the bulk of our tourist traffic. The more remote states

conséquent, la masse du tourisme. Les états plus éloignés sont également l'objet d'une propagande suivie, mais, pour les fins présentes, nous nous attachons surtout à annoncer la province dans les états situés à l'est du Mississipi.

**But de la publicité du département**—La propagande faite à l'étranger par le ministère de la voirie se rapporte à la province de Québec en général ou à certains grands districts. Autant que possible, notre propagande doit distribuer les touristes dans les diverses régions de la province. Il n'est pas question, évidemment, au moins pour le présent, de faire de l'annonce directe et exclusive pour une ville de la province en particulier. Cette tâche doit être laissée aux intéressés. A ce sujet, on peut remarquer que le travail du département est excessivement délicat. Il faut présenter les attraits de la province en général, mais il faut également faire valoir les ressources touristiques de toutes les régions, ce qui nous amène à décrire les villes, villages, etc. Nous sommes ici quelquefois en butte à une difficulté bien spéciale: nous risquons de mécontenter les gens de l'endroit, qui trouveront qu'on ne leur fait pas la place assez large ni assez belle, ou qui, par comparaison avec d'autres endroits décrits dans nos brochures, se considéreront plus ou moins ignorés. L'on est quelquefois pointilleux à ce sujet, ce qui complique notre travail.

Il y a une remarque que l'on peut faire ici. Il est important que, lorsqu'une ville ou un district s'annoncent, l'on ne dénigre pas directement ou indirectement telle ville ou telle région voisines. A tort ou à raison, certaines villes de la province se sont plaintes de la chose. La bonne publicité doit être basée exclusivement sur la vérité et sur la justice envers ses concurrents.

Une autre chose sur laquelle il faut insister, c'est la nécessité pour la province de conserver et de faire valoir son caractère français, lequel constitue son plus grand charme pour les visiteurs américains. Le ministère de la voirie a porté maintes fois ce sujet important à l'attention du public de la province.

**Nos publications touristiques**—Si nous tenons compte des publications imprimées actuellement et en cours de distribution, nous aurons distribué, en 12 mois, 1,397,000 brochures, cartes routières, bulletins, etc., répartis comme suit:

Cartes routières et touristiques.....	387,000
Bulletins Officiels.....	175,000
Brochures "The Old World at Your Door".....	100,000
Brochures "4, 5 and 6 Days in Quebec".....	100,000
Brochures "Gaspé Peninsula".....	100,000
Brochures "Quebec, the Good Roads Province".....	500,000
Guide "Sur les routes de Québec".....	25,000
Brochures diverses.....	10,000
	1,397,000

Au nombre des publications sur lesquelles l'on doit attirer l'attention sont les suivantes:

**La carte routière et touristique**—La carte de 1929 constitue une innovation en ce qui concerne la présentation d'une carte routière. Cette innovation consiste principalement dans son nouveau mode de pliage. La carte est pliée en accordéon, ce qui en facilite immensément la consultation. L'automobiliste peut consulter la carte comme un livre, sans l'ouvrir ou la déplier en entier et sans avoir ensuite la peine de la replier, ce qui est toujours, avec les cartes ordinaires, une série d'opérations ennuyeuses que l'on évite le plus souvent en ne consultant pas la carte. La carte de 1929 fut imprimée en quatre couleurs.



are also the object of sustained propaganda, but for present purposes we occupy ourselves chiefly with advertising the Province in the states lying east of the Mississippi.

The foreign propaganda carried on by the Department of Highways deals with the Province of Quebec in general or certain extensive districts. As far as possible, our propaganda should distribute the tourists in the divers regions of the Province. There is obviously no question, at least for the present, of conducting direct, exclusive advertising for the benefit of one city of the Province in particular. That is a task better left to the interested parties. In this regard, it might be remarked that the work of the Department is exceedingly delicate. While under the necessity of presenting the attractions of the Province in general, we are equally faced with that of asserting the touring resources of all regions, which brings us to describe the cities, towns, villages, etc. Here, we are sometimes exposed to very special difficulties: we risk displeasing the people of the locality who are prone to imagine that we have not made their community appear large enough or beautiful enough, or that we have slighted it, in comparison with other places described in our booklets. They are sometimes captious in this regard, which complicates our work.

There is a remark that might fittingly be made here. It is important that, where a city or district carry their own propaganda, an adjacent town or region be not disparaged, either directly or indirectly. Rightly or wrongly, certain cities and towns in the Province have complained of this. Good publicity ought to be based on truth and justice for all.

Another thing that might well be stressed is the necessity of conserving for the Province its French character, one of its greatest attractions to the American visitor. The Department of Highways has brought this idea to the attention of the public many times.

**Our Tourist Publications**—Counting those now printed and in course of distribution, we have put out, in 12 months, 1,397,000 booklets, road maps, bulletins, etc., distributed as follows:

Road maps.....	387,000
Official Bulletins.....	175,000
Booklets "The Old World at your Door".....	100,000
Booklets "4, 5 and 6 Days in Quebec".....	100,000
Booklets "Gaspé Peninsula".....	100,000
Booklets "Quebec, the Good Roads Province".....	500,000
Road Guides "Along Quebec Highways".....	25,000
Divers booklets.....	10,000
	1,397,000

Among the publications to which attention should be directed are the following:

**The Road Map**—The 1929 map is an innovation in road maps. Its novelty lies chiefly in the method of folding adopted. The map is folded accordion-fashion, which greatly facilitates its consultation. The motorist may consult the map as though it were a book, without opening it out entirely, thus avoiding the trouble of re-folding it which is always, with ordinary maps, a series of tiresome operations which is often gotten rid of by not consulting the map at all. The 1929 map was printed in four colours. It gives the ordinary information relative

Elle donne les renseignements ordinaires relatifs aux routes et aux ressources naturelles et sportives. En plus, notre carte donne pour la première fois l'entrée et la sortie des principales villes de la province, ce qui est une addition fort appréciée des automobilistes.

**La brochure "Gaspé Peninsula"**—Nous avons préparé une brochure en couleurs de 32 pages pour annoncer aux États-Unis et dans la province la péninsule de Gaspé, ouverte aux tourisme en 1929. Les illustrations de cette brochure sont des reproductions de peintures à l'huile préparées spécialement pour elle. La brochure décrit la péninsule en général et elle décrit également toutes les municipalités situées sur le parcours de la route de ceinture. Cette brochure fut très populaire. Nous en avons fait une brochure anglaise pour commencer. Nous publierons bientôt une brochure en français plus complète.

**La brochure "Quebec, the Good Roads Province"**—Cette brochure parut pour la première fois au commencement de 1929 comme section spéciale des guides de la compagnie Automobile Blue Books, de Chicago. Nous en avons fait tirer une édition spéciale pour notre distribution et la brochure paraîtra encore en 1930 dans les guides mentionnés ci-dessus. Cette brochure, illustrée de façon très attrayante, décrit plutôt, dans son ensemble, les villégiatures de la province et ses endroits de chasse et de pêche.

**Le guide touristique "Sur les routes de Québec"**—Ce guide est le volume de renseignements le plus complet qui ait été fait sur la province de Québec, et probablement sur n'importe quelle autre province du Dominion. Le guide "Sur les routes de Québec" décrit tous les endroits situés sur le parcours des grandes routes de la province aux points de vues historique, industriel, commercial, touristique, etc. Il est illustré abondamment et il reproduit une centaine de cartes et de diagrammes. C'est un volume de 876 pages. Ce guide est destiné à devenir le vade mecum de l'automobiliste et il sera pour toute la population de la province et pour les touristes américains une source inépuisable de renseignements et d'instruction. Nous en avons fait pour commencer une édition française de 10,000. L'édition anglaise, de 15,000 exemplaires, paraîtra prochainement. Ce guide présente sans aucun doute des lacunes qui devront être corrigées dans les éditions futures. Sitôt imprimé, le volume fut mis à la revision en tenant compte de tous les derniers chiffres. Nous avons aussi demandé la coopération du public à cette fin. Après deux ou trois éditions le guide sera, sinon parfait, du moins aussi complet et aussi exact que la chose sera humainement possible.

**Le Bulletin Officiel**—A venir jusqu'ici, nous publions notre Bulletin durant la saison d'été seulement. L'hiver étant la période des inventaires et surtout des programmes, nous avons jugé qu'il y avait grand avantage à continuer sa publication afin de renseigner le public de la province et des États-Unis sur les choses de la voirie et afin de ne pas interrompre notre propagande touristique. Le Bulletin sera donc publié maintenant sans interruption toute l'année.

**Expositions**—Le département a pris part, en 1929, à plusieurs expositions aux États-Unis, dont voici les principales:

- Tourists and Hotelmen's Convention, Atlantic City, mai 6-11, 1929
- Tourists and Hotelmen's Convention, New York, novembre 11-16, 1929
- Sportsmen Show, Boston, décembre, 1929
- Eastern States Exhibition, Springfield, Mass, septembre 15-21, 1929
- Eastern States Exhibition, Worcester, Mass., septembre 24-29, 1929
- Eastern States Exhibition, Brockton (près Boston), octobre 1-5, 1929
- Eastern States Exhibition, Providence, R. I., novembre 5-9, 1929



**EXPOSITIONS**

1. Atlantic City, mai 1929; 2. Exposition Provinciale, Québec, septembre 1929; 3. New York, novembre 1929

**EXHIBITIONS**

1. Atlantic City, May, 1929; 2. Provincial Exhibition, Quebec, September, 1929; 3. New York, November, 1929.

to the highways, natural resources, and sport. Moreover, our map describes, for the first time, entrance to the principal cities of the Province, an addition greatly appreciated by motorists.

**The Booklet "Gaspé Peninsula"**—We prepared a 32-page booklet in colour advertising in the United States and the Province the Peninsula of Gaspé, opened to touring in 1929. The illustrations of this booklet are reproductions of oil paintings, specially executed for it. The booklet describes the peninsula in general and also the municipalities situated on the belt-line highway. It was a very popular publication. The first edition was in English. We shall publish shortly a more complete booklet in French.

**The Booklet "Quebec, the Good Roads Province"**—This booklet appeared for the first time at the beginning of 1929 as a special section of the guides issued by the Automobile Blue Books Company, of Chicago. We had a special edition printed for our own distribution and the booklet will appear again in 1930 in the above-mentioned guides. This pamphlet, very attractively illustrated, describes particularly the country resorts of the Province, and its hunting and fishing centers.

**The Guide "Along Quebec Highways"**—This guide is the most complete volume of information yet compiled of the Province of Quebec, or probably on any other Province of the Dominion. The guide "Along Quebec Highways" describes all the places traversed by the main highways of the Province from the historic, industrial, commercial, and touring points of view. It is profusely illustrated and contains a hundred or so maps and diagrams. It is an 876-page volume. This guide is destined to become the "vade mecum" of the motorist, and it will, be for the whole population of the Province, and American tourists as well, an inexhaustible source of information and instruction. We have issued a French edition of 10,000 copies to begin with, and the English edition of 15,000 copies will soon appear. There are no doubt deficiencies in these first editions; they will be corrected in future issues. Immediately it was printed, this volume was submitted to revision, count being taken of the latest figures, to which end we solicited the co-operation of the public. After two or three editions, the guide will be, if not perfect, at least as nearly complete and exact as it is humanly possible.

**The Official Bulletin**—Until now, we have published our Bulletin only during summer. Winter being the period of inventories and programs, we have judged it expedient to continue the publication of the Bulletin, that the public of the Province and of the United States might be kept informed on road matters, and that our tourist propaganda be not interrupted. The Bulletin will therefore be published henceforth throughout the year, without interruption.

**Exhibitions**—In 1929, the Department took part in several exhibitions in the United States, chief of which were the following:

Tourists' and Hotelmen's Convention, Atlantic City, May 6-11, 1929.

Tourists' and Hotelmen's Convention, New York, November 11-16, 1929.

Sportsmen's Show, Boston, December, 1929.

Eastern States Exhibition, Springfield, Mass., September 15-21, 1929.

Eastern States Exhibition, Worcester, Mass., September 24-29, 1929.

Eastern States Exhibition, Brockton (near Boston), October 1-5, 1929.

Eastern States Exhibition, Providence, R. I., November 5-9, 1929.

Nous avons aussi pris part aux expositions suivantes, tenues dans la province.

Semaine Nationale, Québec, juillet 1-7, 1929

Exposition Provinciale de Québec, août 31-septembre 7, 1929

Exposition des Produits du Canada, Montréal, novembre 4-7, 1929

Le département a fait faire par un de ses officiers, durant l'hiver de 1929, une tournée de propagande dans le sud-est des États-Unis, comprenant la Louisiane, la Georgie, l'Alabama, la Caroline du Sud et la Floride. Les touristes qui nous viennent de ces états font ordinairement un séjour prolongé, dépensent libéralement, et sont par conséquent une classe de touristes que nous devons chercher à attirer.

Nous avons un représentant dans l'état de New York qui s'occupe également de publicité pour la province. Enfin, nous avons, à Chicago, retenu les services d'une compagnie pour la distribution de nos publications.

Le département a, en 1929, subventionné le cours de tourisme de l'Université de Montréal et les cours donnés aux guides historiques de la ville de Québec.

**La Gaspésie**—La péninsule de Gaspé est la plus récente addition aux ressources touristiques de la province. Cette région merveilleuse, bien qu'elle eût ses fervents attirés, n'avait pas encore profité de la grande vague du tourisme. L'ouverture d'une route moderne aura une portée considérable sur son développement. Le tourisme y comptera pour beaucoup. Nous avons cru que la péninsule méritait d'être "lancée" d'une façon toute particulière. De là la publicité exceptionnelle qui lui a été faite par le département, et dont l'inauguration officielle de la route fut l'un des principaux épisodes. Cette inauguration eut lieu du 20 au 25 juillet et réunit dans une tournée de six jours un groupe nombreux de personnes représentatives, dont le Premier Ministre de la province, le ministre de la France au Canada, le ministre de la voirie, des journalistes, etc. Cette tournée, en plus d'avoir fait connaître la Gaspésie à un groupe influent, a, par les rapports des journaux, mis pendant une semaine et plus le nom de la péninsule devant les yeux de centaines de milliers de lecteurs. La popularité de la Gaspésie s'est accrue d'autant. Le voyage de la Gaspésie est maintenant une tournée dont tout automobiliste rêve. Les touristes américains qui ont visité la péninsule sont revenus émerveillés. Non seulement la plupart d'entre eux expriment-ils l'intention d'y revenir, mais leur émerveillement, ajouté à la publicité que nous avons faite et que nous continuerons, constituera une propagande puissante parmi les touristes possibles. Les perspectives de la Gaspésie en ce qui concerne le tourisme sont brillantes.

Nous nous préparons actuellement à annoncer d'autres régions de la province, telles que les Laurentides au nord de Montréal et de Hull, les districts de Chicoutimi et du lac Saint-Jean, la Côte Nord, etc. Nous nous occuperons tour à tour, et graduellement, de toutes les régions de la province.

### Les signaux routiers

L'installation de toutes les séries de signaux routiers (signaux de distance, limites municipales, signaux de direction, signaux symboliques, numéros bon nombre de routes, etc.) est pratiquement terminée sur toutes les grandes routes et sur un de routes secondaires.

**Les panneaux géographiques**—Nous avons inauguré en 1929 l'installation des panneaux géographiques. Ce genre d'indication est reproduit à la page spéciale des signaux. Le panneau géographique a pour but de renseigner le touriste sur les différents accidents ou particularités géographiques avoisinant les routes. Ces panneaux indiquent, selon le cas, le nom des lacs, des rivières, des

We also took part in the following expositions held in the Province:  
National Week, Quebec, July 1-7, 1929.  
Quebec Provincial Exhibition, August 31-September 7, 1929.  
"Produced-in-Canada" Exhibition, Montreal, November 4-7, 1929.

During the winter of 1929, the Department sent one of its officers on a tour of propaganda through the southeast of the United States, comprising Louisiana, Georgia, Alabama, South Carolina, and Florida. The tourists who visit us from those states usually make protracted stays, spending liberally, and are consequently a class we ought to seek to attract.

We have in the State of New York a representative who is engaged in publicity work for the Province. And at Chicago we have retained the services of a company for the distribution of our publications.

In 1929, the Department subsidized the course in the economics of the tourist industry at the University of Montreal, and that given to historic guides in the city of Quebec.

**Gaspé Peninsula**—The Gaspé Peninsula is the latest addition to the touring resources of the Province. That land of wonders, though possessed of fervent admirers, had not previously profited by the great flow of touring. The opening up of a modern highway will have an important bearing on its development, in which touring will count for much. It was our belief that the peninsula merited being "launched" in impressive fashion. Hence the exceptional publicity given to it by the Department, in which the official inauguration of the highway was one of the principal incidents. This inauguration took place July 20-25 and brought together on a six-day tour a numerous group of representative persons, including the Prime Minister of the Province, the Minister of France to Canada, the Minister of Highways, journalists, etc. This tour, besides making known the Peninsula of Gaspé to an influential group, kept the name of Gaspé before the eyes of hundreds of thousands of newspaper readers through the daily reports sent in by the journalists to their various papers. Gaspé's popularity increased accordingly. The Gaspé trip is now the one of which every motorist dreams. American tourists who have visited the peninsula have been enchanted by the trip. Not only have most of them expressed the intention of returning, but their delight, added to the publicity campaign we have waged, and will continue to wage, in behalf of that land, will serve as powerful propaganda amongst possible tourists. As regards the tourist industry, Gaspé's prospects are brilliant.

We are at present preparing to advertise in a special way other regions of the Province, such as the Laurentians north of Montreal and Hull, the districts of Chicoutimi and Lake St. Jaen, the North Shore, etc., We will accomplish the same, gradually and in their turn, for all regions of the Province.

### Road Signs

The posting of all the various categories of road signs (distance, municipality limits, direction, symbolic, road numbers, etc.) is practically finished on all main highways and on a good many secondary roads.

**Geographical Panels**—We began in 1929 the posting of geographical panels. A reproduction of this type of panel is given on the page illustrating road signs. The geographical panel is for the purpose of making known to the tourist the various geographic features of the country neighbouring on the highways.

anses, des caps, des montagnes, des pointes, des îles, etc. Même le meilleur guide touristique ne peut renseigner complètement le touriste sous ce rapport. Il faut un système spécial de planches indicatrices.

Le panneau géographique est placé vis-à-vis l'endroit que le département veut indiquer et la direction est précisée par une flèche de façon qu'il n'ait pas d'erreur.

Nous avons installé en 1929 la série des panneaux géographiques sur les routes Montréal-Sherbrooke-Québec, Edmunston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto, Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke, et Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull. L'installation de ces signaux sera continuée au printemps.

Le modèle de la planche indicatrice des numéros de routes a été changé. Le nouveau modèle est installé sur toutes les routes. Ce modèle est reproduit à la page des signaux.

### EMBELLISSEMENT

L'embellissement des routes et de leurs abords est indispensable au développement du tourisme. La province de Québec possède d'innombrables attraits naturels, mais, dans bien des cas, ici comme ailleurs, le charme de la campagne est partiellement détruit parce que les abords immédiats des routes laissent à désirer sous le rapport de la propreté, où qu'ils présentent des signes de négligence ou d'abandon.

Il faut donc non seulement faire valoir les beautés de notre pays, prendre bien soin de les préserver, mais il faut les rehausser par l'embellissement systématique. Les grands ennemis de la beauté sont, suivant le cas, l'absence d'arbres le long des routes, la présence d'affiches ou de réclames commerciales, et l'état d'abandon des clôtures, maisons et bâtiments qui les bordent.

Le département de la voirie s'occupe depuis 1922 d'embellissement systématique, et il a inauguré au printemps de 1928 une campagne générale d'éducation dans la province.

**Plantation d'arbres d'ornement**—Le département de la voirie a planté, entre 1922 et 1928 inclusivement, 161,521 arbres. En 1929, il a été planté sous sa direction 49,017 arbres, ce qui fait un total de 210,358 arbres. Le chapitre consacré à la plantation des arbres donne tous les détails à ce sujet.

Le département de la voirie a fourni en 1929, gratuitement, des arbres à toutes les municipalités et à toutes les personnes qui ont voulu en planter le long des chemins améliorés. Le nombre d'arbres plantés par ces municipalités ou personnes fut de 22,157. Cette méthode de faire coopérer les particuliers à l'embellissement des routes aura beaucoup d'effet au point de vue de l'éducation.

**Loi de la protection des arbres**—Il est important de conserver non seulement les arbres qui croissent le long des routes, mais tous les arbres, quelque soit l'endroit où on les trouve. La Législature a, dans ce but, adopté à sa dernière session une loi intitulée "Loi de la protection des arbres", décrétant que toute personne ou toute corporation qui détruit ou endommage totalement ou partiellement un arbre, arbuste ou abrisseau, ou un taillis, en quelque endroit qu'il croisse, sans en avoir obtenu l'autorisation du propriétaire, ou, sur requête à cet effet, l'autorisation de la Commission des services publics de Québec, est tenue de payer au propriétaire, en sus des dommages réels, des dommages exemplaires d'un montant n'excédant pas \$25.00 pour chaque arbre, arbuste, abrisseau ou taillis ainsi détruit ou endommagé totalement ou partiellement.

Néanmoins, cette loi ne s'applique pas au cas où les arbres ou arbustes viennent accidentellement en contact avec les fils ou appareils d'une utilité publique, de manière à mettre la vie ou les propriétés en danger ou à interrompre le service, ni dans les cas tombant sous le coup de l'article 529 du code civil.

They name, as the case may be, the lakes, rivers, coves, capes, mountains, islands, etc. Even the best tourist guide could not so completely inform the tourist in that respect. A special system of signboards is necessary.

The geographical panel is placed opposite the point to which it is desired to direct attention, an arrow indicating the direction thereto in unmistakable manner.

Geographical panels were posted in 1929 on the Montreal-Sherbrooke-Quebec; Edmundston-Rivière du Loup-Quebec-Montreal-Toronto; Montreal-Hull-Aylmer-Pembroke and Montreal-Mont Laurier-Maniwaki-Hull Highways. Their posting on other highways will be continued in the spring.

The design of the road marker has been altered. The new type has been posted on all highways. It is reproduced on the page of signs.

### EMBELLISHMENT

The embellishment of the highways and their environs is indispensable to the development of the tourist industry. The Province of Quebec possesses numberless natural attractions, but in many instances, here as elsewhere, the charm of the countryside is partly destroyed because the immediate surroundings of the highways leave much to be desired in the way of tidiness, exhibiting signs of negligence or abandon.

It is therefore necessary to not only advertise the beauties of our land and strive for their preservation but also to heighten them by systematic embellishment. The great enemies to scenic beauty are, as the case may be, the absence of trees along the roads, the presence of commercial posters or signboards, and the state of neglect of fences, houses, and buildings bordering on the road.

The Department of Highways has been engaged in systematic embellishment since 1922, and it inaugurated in the spring of 1928 a general campaign of education throughout the Province.

**Planting of Ornamental Trees**—The Department of Highways planted 161,521 trees from 1922 to 1928 inclusive. There were planted under its direction, in 1929, 49,017 trees, making a total of 210,538. The chapter devoted to the planting of trees gives all details on that subject.

In 1929, the Department of Highways furnished gratis to municipalities and individuals trees which they desired to plant along the highways. The number planted by municipalities and individuals was 22,157. The plan of enlisting the co-operation of individuals in the beautifying of the highways should have a great educational effect.

**The Act for the Protection of Trees**—It is important to conserve not only the trees growing along the roads, but all trees, at whatever place they may be found. Accordingly, the Legislature adopted at its last session an "Act for the Protection of Trees", enacting that any person or corporation who destroys or damages, totally or partially, any tree, shrub, or bush or brushwood, wherever growing, without having obtained permission from the proprietor, or, on application to that effect, authorization from the Public Service Commission, shall be bound to pay to the proprietor, over and above the actual damages, exemplary damages in an amount not exceeding \$25.00 for each tree, bush, shrub, or brushwood so destroyed, or totally or partially damaged.

However, this law does not apply in the case of trees or shrubs coming accidentally in contact with the wires or equipment of a public service corporation in such manner as to endanger life or property or interrupt the service, nor in cases falling under Article 529 of the Civil Code.



Cette nouvelle loi mettra ordre dans toute la province, à l'abattage et à la mutilation inutiles des arbres.

**Entretien des arbres le long des routes**—Le département s'occupe aussi de la taille et de l'émondage des arbres qui croissent le long des routes qu'il entretient. Les cantonniers étaient auparavant chargés de ce travail, mais il est difficile de demander à un cantonnier d'être spécialiste dans ce genre de travail et de remplacer un expert. Pour cette raison, nous avons confié à un ingénieur forestier la taille, l'émondage et, en général, l'entretien de tous les arbres situés le long de certaines sections des routes suivantes :

Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines-Québec.  
 Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto.  
 Lévis-Fort Covington.  
 Lévis-Sherbrooke, via Richmond.  
 Montréal-St. Albans.  
 Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.  
 Montréal-Rouse's Point (Edouard VII).  
 Rivière-du-Loup-Sainte-Flavie.  
 Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull.  
 Rougemont-Saint-Hyacinthe-Drummondville-Trois-Rivières.  
 Sherbrooke-Derby Line.  
 Montréal-Rouse's Point, via Saint-Jean.  
 Québec-Chicoutimi-tour du lac Saint-Jean-Québec.  
 Richmond-Yamaska.  
 Trois-Rivières-La Tuque.  
 Victoriaville-Drummondville.  
 Lévis-Jackman.  
 Lévis-Sherbrooke, via Beauceville.  
 L'Assomption-Rawdon.  
 Trois-Rivières-Woburn.  
 Marieville-Cowansville.  
 Berthier-Joliette-Lachute.

La longueur totale sur laquelle l'ingénieur forestier est tenu d'entretenir les arbres est de 1325.55 milles.

L'entrepreneur doit entretenir tous les arbres qui croissent sur les terrains réservés aux chemins et tous ceux qui croissent sur la propriété privée de chaque côté du chemin jusqu'à six pieds de la limite de la chaussée. L'entrepreneur doit faire la taille, l'élagage, l'émondage, l'échenillage, la pulvérisation des arbres et tous autres travaux requis par l'art pour conserver la santé des arbres, leur donner une bonne apparence, les protéger contre les animaux et insectes nuisibles, et contre les maladies. Lorsqu'il s'agit d'un jeune arbre, il doit remplacer le tuteurs brisés et faire tous les travaux nécessaires pour améliorer le sol et activer la végétation, tels que binage et arrosage.

L'entrepreneur est en outre tenu de faire, au moins deux fois dans le cours de l'été, l'inspection des arbres qu'il a à entretenir. Il doit aussi, à la suite des tempêtes de vent ou de verglas, effectuer immédiatement la réparation et donner les soins requis.

**Loi prohibant les affiches de liqueurs alcooliques**—Il y a plusieurs années que les enseignes ou réclames commerciales sont prohibées dans les limites des routes. Cette mesure a remédié partiellement à l'enlaidissement des routes par l'affiche ou l'enseigne commerciales. Ces affiches sont demeurées sur la proprié-

This new law will put an end throughout the Province to the reckless cutting-down and mutilation of trees.

**Maintenance of Trees along the Highways**—The Department also sees to the trimming and pruning of the trees growing alongside the roads it maintains. Formerly, the patrolmen were charged with that work; but it is difficult to require a patrolman to be a specialist at that kind of work and to take the place of an expert. For that reason, we have entrusted to a forestry engineer the trimming, pruning, and maintenance in general of trees growing along certain sections of the following highways:

Montreal-Sherbrooke-Thetford Mines-Quebec.  
Edmundston-Rivière du Loup-Quebec-Montreal-Toronto.  
Lévis-Fort Covington.  
Lévis-Sherbrooke, via Richmond.  
Montreal-St. Albans.  
Montreal-Hull-Aylmer-Pembroke.  
Montreal-Rouse's Point (King Edward)  
Rivière du Loup-Ste. Flavie.  
Montréal-Mont Laurier-Maniwaki-Hull.  
Rougemont-St. Hyacinthe-Drummondville-Trois Rivières.  
Sherbrooke-Derby Line.  
Montreal-Rouse's Point, via St. Jean.  
Quebec-Chicoutimi-Tour du Lac St. Jean-Quebec.  
Richmond-Yamaska.  
Trois Rivières-La Tuque.  
Victoriaville-Drummondville.  
Lévis-Jackman.  
Lévis-Sherbrooke, via Beauceville.  
L'Assomption-Rawdon.  
Trois Rivières-Woburn.  
Marieville-Cowansville.  
Berthier-Joliette-Lachute.

The total length placed in charge of the forestry engineer for the maintenance of trees is 1,325.55 miles.

The contractor is obliged to maintain all trees growing in the right-of-way and all those growing on private property on either side of the road within six feet of the road limits. He is obliged to do all the works of trimming, pruning, ridding the trees of destroying insects, spraying, and all other works required for preserving the health of the trees, giving them a good appearance, protecting them against destroying insects, and disease. In the case of young trees, he is obliged to replace broken props and do all work necessary for improving the soil and activating growth, such as dressing and sprinkling.

The contractor is also obliged to make, in the course of the summer, at least two inspections of all trees committed to his care. He is further required to make immediate repairs and give the necessary care to the trees after wind or sleet storms.

**The Act Prohibiting Alcoholic Liquor Signs**—Commercial posters and signboards have been prohibited within the limits of highways for several years. That measure partly remedied the disfigurement of the roads by placards and advertisements. The latter still remained on private property, however, and at its

té privée. A sa dernière session, la Législature a prohibé l'installation, sur la propriété privée, des affiches annonçant des liqueurs alcooliques lorsque ces affiches peuvent être vues d'une route ou d'un chemin que le ministère de la voirie entretient. Cette disposition cependant ne s'applique pas si l'affiche est exposée dans les limites d'une cité ou d'une ville.

D'après la loi, toute les affiches annonçant les liqueurs alcooliques devaient être enlevées le ou avant le 1er juin 1929. S'il s'agissait d'une affiche peinte à l'extérieur d'un bâtiment ou y adhérent, cette affiche pouvait demeurer, mais elle ne devait pas être renouvelée ou repeinte après le 4 avril 1929.

Le département s'est occupé au printemps de se mettre en communication avec les compagnies ou personnes qui n'avaient pas enlevé les affiches prévues par la loi. Toutes ces affiches étaient disparues au mois de juillet.

**Blanchissage à la chaux**—Le département de la voirie a décidé, au cours de l'hiver dernier, de fournir gratuitement la chaux nécessaire au blanchissage des maisons, clôtures, granges, étables, remises, etc., situées à une distance n'excédant pas 200 pieds d'une grande route. Le chapitre relatif à l'embellissement contient la liste de toutes les municipalités où l'on s'est prévalu de l'offre du département, ainsi que le nombre de livres de chaux fournies à chacune. Le département a fourni, au cours de la saison, 1,615,872 livres de chaux, soit 8,000 barils environ. Cette chaux a été fournie à 10,500 personnes. Le département a donné de la chaux dans 55 comtés ruraux sur 70. L'effet de la chaux a été bien appréciable. Nous avons un grand nombre de demandes en suspens pour le printemps prochain.

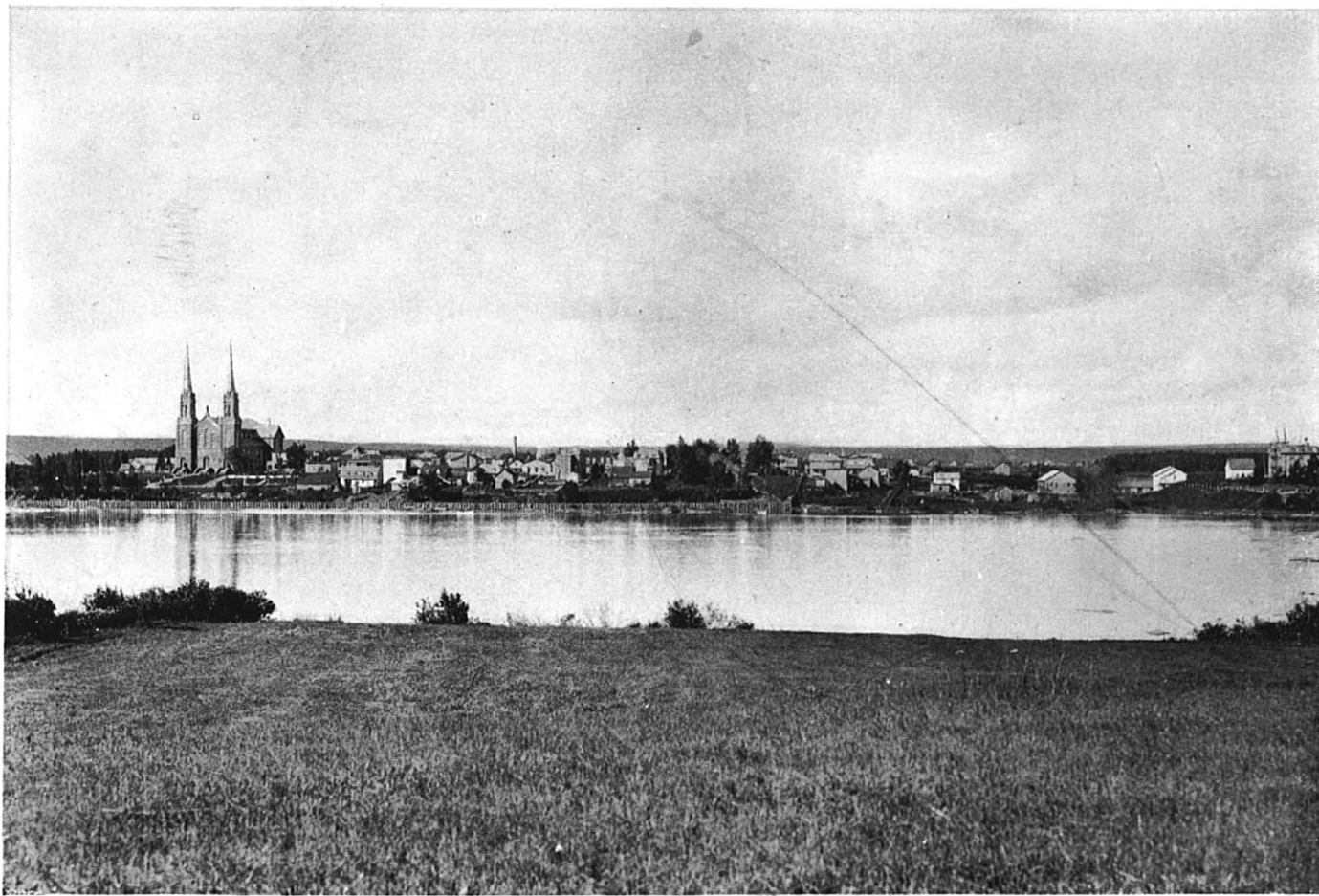
**Concours d'embellissement**—Les concours d'embellissement, outre qu'ils contribuent par eux-même à la beauté des routes, sont un moyen très efficace de soutenir la campagne d'éducation poursuivie par le département.

Le ministère de la voirie a, en 1929, patronné dix concours d'embellissement. Ces concours, organisés et jugés par des experts du service de l'horticulture du ministère de l'agriculture, ont trait à la culture des fleurs, au soin des parterres et des jardins, et, en général, à la propreté et à tout ce qui peut contribuer au bon coup d'œil.

Les concours d'embellissement de 1929 ont été faits à Plessisville, dans le comté de Mégantic; à Chambord, dans le comté du Lac-Saint-Jean; à L'Annonciation, à Val Barrette et à Mont-Laurier, dans le comté de Labelle; à Napierville et à Saint-Rémi, dans le comté de Napierville; à Laprairie et à Saint-Isidore, dans le comté de Laprairie; ainsi qu'à Princeville, dans le comté d'Arthabaska. Ces concours ont été jugés à l'automne. Le département a décerné une médaille à chacun des cinq premiers concurrents de chaque concours. Il fournit gratuitement des arbres lorsqu'on en demande.

L'embellissement des routes est possible à peu de frais si tous ceux qui peuvent s'en occuper veulent y donner de l'attention. Une fois toute la population initiée à l'embellissement et convaincue de son importance, l'aide du gouvernement ne sera plus aussi nécessaire qu'il l'est actuellement. La campagne de propagande du département de la voirie n'a d'ailleurs pas d'autre but.

Il fut un temps qui n'est pas encore très éloigné où les seuls problèmes à résoudre dans l'amélioration du réseau routier se rapportaient à la construction des routes. En l'espace de peu d'années, le problème de la voirie et l'administration du ministère de la voirie ont subi des transformations immenses, dont les chiffres de la présente revue indiquent les principales.



TOUR DU LAC SAINT-JEAN

Saint-Félicien

AROUND LAKE SAINT-JEAN

last session the Legislature prohibited the posting of signs advertising alcoholic liquors in such positions on private property as to render them visible from any highway or road maintained by the Department. This act does not apply to signs posted within the limits of a town or city.

According to the Act, all signs advertising alcoholic liquors were required to be removed on or before June 1, 1929. In the case of an advertisement painted on the outside of a building, or adhering thereto, it could remain but must not be renewed after April 4, 1929.

In the spring, the Department placed itself in communication with companies and persons who had not removed the signs covered by the law. All such signs had disappeared by the month of July.

**Whitewashing with Lime**—The Department of Highways decided last winter to furnish gratis the lime required for the whitewashing of houses, fences, barns, stables, sheds, etc., situated within 200 feet of any main highway. The chapter on embellishment includes the list of all municipalities which availed themselves of this offer of the Department as well as the quantity of lime furnished to each. The total amount of lime so furnished in the course of the season was 1,615.872 pounds, or about 8,000 barrels. This lime was supplied to 10,500 persons, distributed in 55 of the 70 rural counties. The result was decidedly satisfactory. We have on hand a great many requests for lime for next spring.

**Embellishment Competitions**—Embellishment competitions, besides contributing in themselves to the beauty of the roadsides, are an efficacious means of sustaining the educational campaign pursued by the Department.

The Department of Highways supported ten such competitions in 1929. Organized and judged by experts of the Horticultural Service of the Department of Agriculture, they comprised flower culture, care of lawns and gardens, and the neatness of everything that might contribute to good appearance.

The embellishment competitions for 1929 took place at Plessisville, County of Megantic; Chambord, County of Lake St. Jean; at l'Annonciation, Val Barrette, and Mont Laurier, County of Labelle; Napierville and St. Rémi, County of Napierville; at Laprairie and St. Isidore, County of Laprairie; and at Princeville, County of Arthabaska. They were judged in the autumn. The Department awarded medals to the first five competitors in each competition, and furnished trees gratis whenever requested.

The beautifying of the highways is possible of accomplishment at little cost if all who can will give their attention to the matter. Once the whole population is interested and convinced of its importance, the assistance of the Government will be no longer necessary. The Department's campaign of propaganda has no other purpose.

---

There was a time, still not far distant, when the only problems raised by the improvement of the highways system were those of construction. But in the space of a few years the road problems and the administration of the Department of Highways have undergone very great changes, the most important of which are evidenced by the figures of the present report.

Aujourd'hui, il n'y a guère de domaines où la voirie ne soit pour quelque chose. Et l'on peut dire qu'il n'y a pas un citoyen de la province qui ne soit directement ou indirectement intéressé au maintien et à l'extension du réseau routier. L'œuvre de la voirie a acquis un caractère vraiment national.

Le ministre de la voirie ainsi que ses officiers sont conscients de l'importance de la tâche qu'ils ont à accomplir. Ils sont également conscients de la nécessité de la collaboration extérieure. Aussi ne négligent-ils rien afin de maintenir constamment les questions de voirie devant l'attention publique. Ils accueillent remarques et suggestions comme une coopération très nécessaire et ils sont convaincus que seule cette coopération peut maintenir la Voirie au degré d'efficacité et de "service" qu'elle a atteinte aujourd'hui.

---

---

---

Today, there is hardly a sphere of human activity with which highways have no concern. And it can be said that there is not a citizen of the Province who is not interested, either directly or indirectly, in the maintenance and extension of the highways system. The roads question has become truly national in character.

The Minister of Highways and his officers are conscious of the importance of their task. They are equally aware of the need for co-operation and neglect no available means of keeping road matters before the attention of the Public. They welcome remarks and suggestions as indispensable to co-operation and are convinced that in no other way is it possible to keep the Department at its present state of efficiency and "service".

## CHAPITRE II

### RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE L'ANNÉE

Etat au 1er décembre 1929

#### ENTRETIEN AUX FRAIS DU GOUVERNEMENT

Routes régionales et provinciales.....	4,081.50 milles
Chemins municipaux.....	6,113.19 milles
LONGUEUR TOTALE.....	10,194.69 milles

#### REVÊTEMENTS PERMANENTS (construction terminée)—En milles

	Grandes routes	Chemins municipaux	Longueur totale
Béton bitumineux.....	101.54	4.47	106.01
Béton de ciment.....	12.02	.....	12.02
Macadam bitumineux.....	5.43	0.36	5.79
Macadam à l'eau huilé.....	.....	0.25	0.25
LONGUEUR TOTALE.....	118.99	5.08	124.07

#### TRAVAUX PRÉPARATOIRES AUX REVÊTEMENTS PERMANENTS:— 93.94 milles

#### CONSTRUCTION—Longueurs terminées en milles

	Grandes routes	Chemins municipaux subventionnés	Chemins municipaux non subventionnés	Longueur totale
Sable et glaise.....	45.50	7.01	.....	52.51
Gravelage.....	370.55	757.07	366.38	1,493.98
Macadam à l'eau.....	1.04	33.48	3.07	37.59
LONGUEUR TOTALE....	417.07	797.56	369.45	1,584.08

#### CHEMINS RESTANT EN CONSTRUCTION AU 1er DÉCEMBRE

Grandes routes.....	286.51 milles
Chemins municipaux.....	85.79 milles
LONGUEUR TOTALE.....	372.30 milles

**CHEMINS DE TERRE améliorés en 1929** sous la direction du ministère de la voirie..... 51 milles

**PONTS ET PONCEAUX construits en 1929** sous la direction du ministère de la voirie et subventionnés comme travaux spéciaux..... 188 milles



## CHAPTER II

### SUMMARY OF THE WORK OF 1929

Statement to December 1

#### MAINTENANCE AT THE GOVERNMENT'S EXPENSE

Provincial and Regional highways.....	4,081.50 miles
Municipal roads.....	6,113.19 miles
<b>TOTAL LENGTH.....</b>	<b><u>10,194.69 miles</u></b>

#### PERMANENT PAVEMENTS (construction completed)—In miles

	Main Highways	Municipal roads	Total length
Bituminous concrete.....	101.54	4.47	106.01
Cement concrete.....	12.02	.....	12.02
Bituminous macadam.....	5.43	0.36	5.79
Oiled waterbound macadam.....	.....	0.25	0.25
<b>TOTAL LENGTH.....</b>	<b><u>118.99</u></b>	<b><u>5.08</u></b>	<b><u>124.07</u></b>

#### WORKS PRELIMINARY TO THE CONSTRUCTION OF PERMANENT PAVEMENTS:—93.94 miles

#### CONSTRUCTION—Lengths completed, in miles

	Main Highways	Municipal roads (subsidized)	Municipal roads not (subsidized)	Total length
Sand—clay.....	45.50	7.01	.....	52.51
Gravel.....	370.53	757.07	366.38	1,493.98
Waterbound Macadam.....	1.04	33.48	3.07	37.59
<b>TOTAL LENGTH.....</b>	<b><u>417.07</u></b>	<b><u>797.56</u></b>	<b><u>369.45</u></b>	<b><u>1,584.08</u></b>

#### ROADS UNDER CONSTRUCTION ON DECEMBER 1

Main highways.....	286.51 miles
Municipal roads.....	85.79 miles
<b>TOTAL LENGTH.....</b>	<b><u>372.30 miles</u></b>

**EARTH ROADS IMPROVED in 1929** under the direction of the Roads Department..... 51 miles

**BRIDGES AND CULVERTS BUILT in 1929** under the direction of the Roads Department, and subsidized as special works..... 188 miles

---



---

**PASSAGES A NIVEAU SUPPRIMÉS EN 1929**

Suppression totale.....	2 passages
Suppression partielle.....	14 passages
	<hr/>
<b>TOTAL.....</b>	<b>16 passages</b>
	<hr/> <hr/>

**AMÉLIORATIONS DIVERSES** aux routes déjà améliorées et entretenues par le ministère de la voirie (suppression d'angles et de courbes; allongement de courbes; défrichement à certains tournants et passages à niveau masqués; viaducs et ponts élargis, etc.)..... 203

**EMBELLISSEMENT**

Arbres d'ornement plantés par le département en 1929.....	26,860
Arbres fournis par le département à certaines municipalités et à certains particuliers.....	22,157
	<hr/>
<b>TOTAL.....</b>	<b>49,017</b>
	<hr/> <hr/>

Chaux fournie gratuitement par le département à certains particuliers résidant le long des grandes routes..... 1,815,672 livres

**ELIMINATION OF RAILROAD LEVEL CROSSINGS in 1929**

Total elimination.....	2 crossings
Partial elimination.....	14 crossings
	<u>          </u>
TOTAL.....	16 crossings
	<u>          </u>

**VARIOUS IMPROVEMENTS** on highways and roads already improved (angles and sharp curves eliminated; easing of curves; clearing at blind turns and railroad level crossings; viaducts and bridges widened, etc..... 203

**ORNAMENTATION**

Ornamental trees planted by the Department in 1929.....	26,860
Trees supplied by the Department to certain municipalities and residents.....	22,157
	<u>          </u>
TOTAL.....	49,017
	<u>          </u>

Lime supplied free by the Department to certain residents along main highways.....1,815,672 pounds

### CHAPITRE III

#### LONGUEUR TOTALE DES CHEMINS RURAUX AMÉLIORÉS

Ensemble des grandes routes et des  
chemins municipaux.

État au 1er décembre 1929

### CHAPTER III

#### TOTAL LENGTH OF IMPROVED RURAL ROADS

Main highways and municipal roads  
together

Statement of December 1, 1929

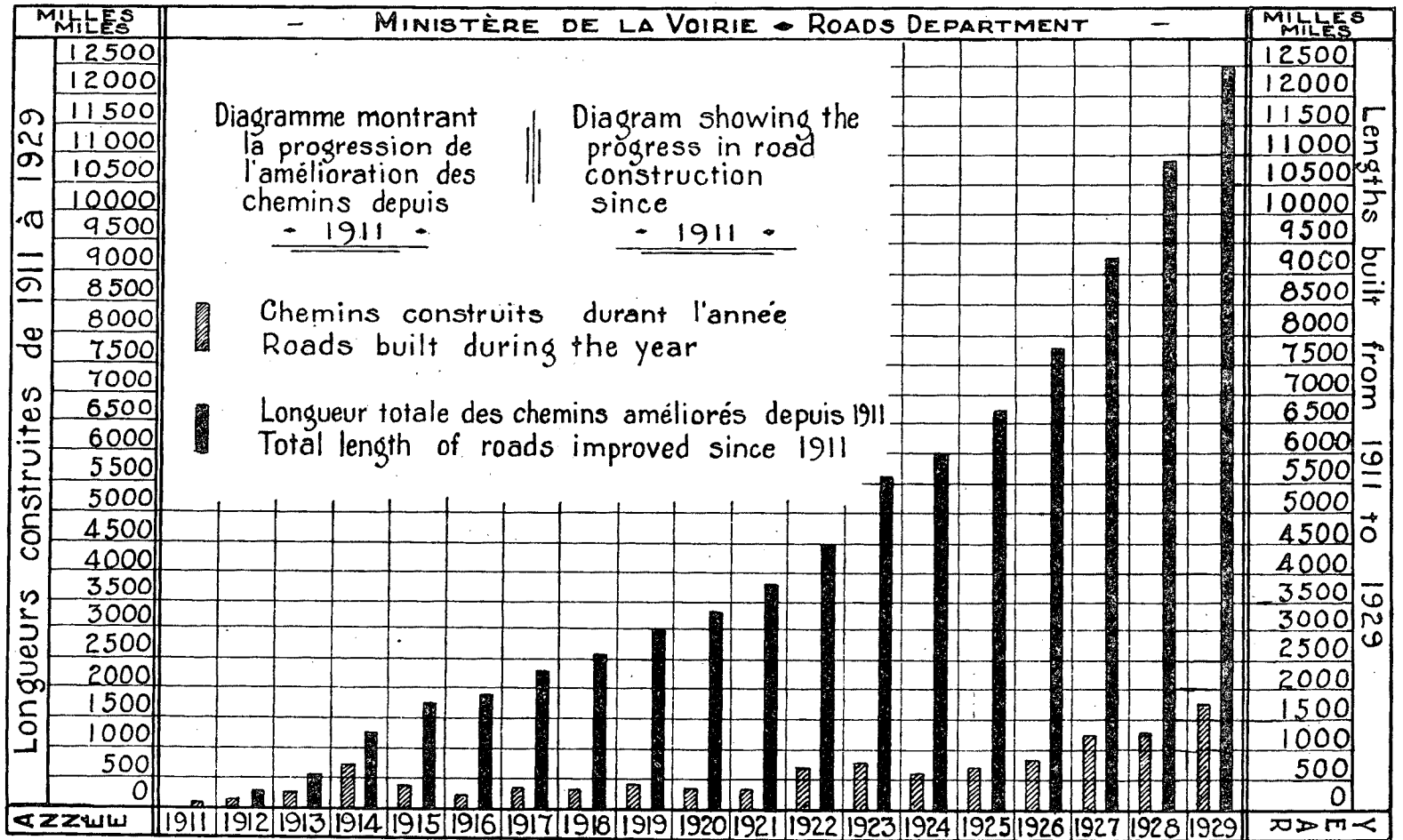
Sable et glaise—Sand-clay.....	407.51	milles—miles =	3.26%
Gravier—Gravel.....	10,094.27	“ — “ =	80.74%
Macadam.....	1,421.76	“ — “ =	11.39%
Macadam bitumineux—Bituminous macadam	123.81	“ — “ =	0.98%
Béton de ciment—Cement concrete.....	105.72	“ — “ =	0.84%
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	349.01	“ — “ =	2.79%
Longueur totale—Total length.....	12,502.08	{ milles miles	100.00%

N.B. L'état donné ci-dessus tient compte des pavages changés en 1929. Ces travaux n'ajoutent rien à la longueur totale des chemins améliorés, mais ils modifient la distribution des différents genres de pavage.

Cet état sera révisé lors du prochain inventaire général des chemins au 31 janvier 1930.

N.B. The above statement takes into consideration the surfaces changed to higher types of pavements during 1929. The resurfacing operations do not add to the length of improved roads, but they modify the distribution of the various types of pavements.

This statement will be revised by the general inventory of roads as of January 31, 1930.



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

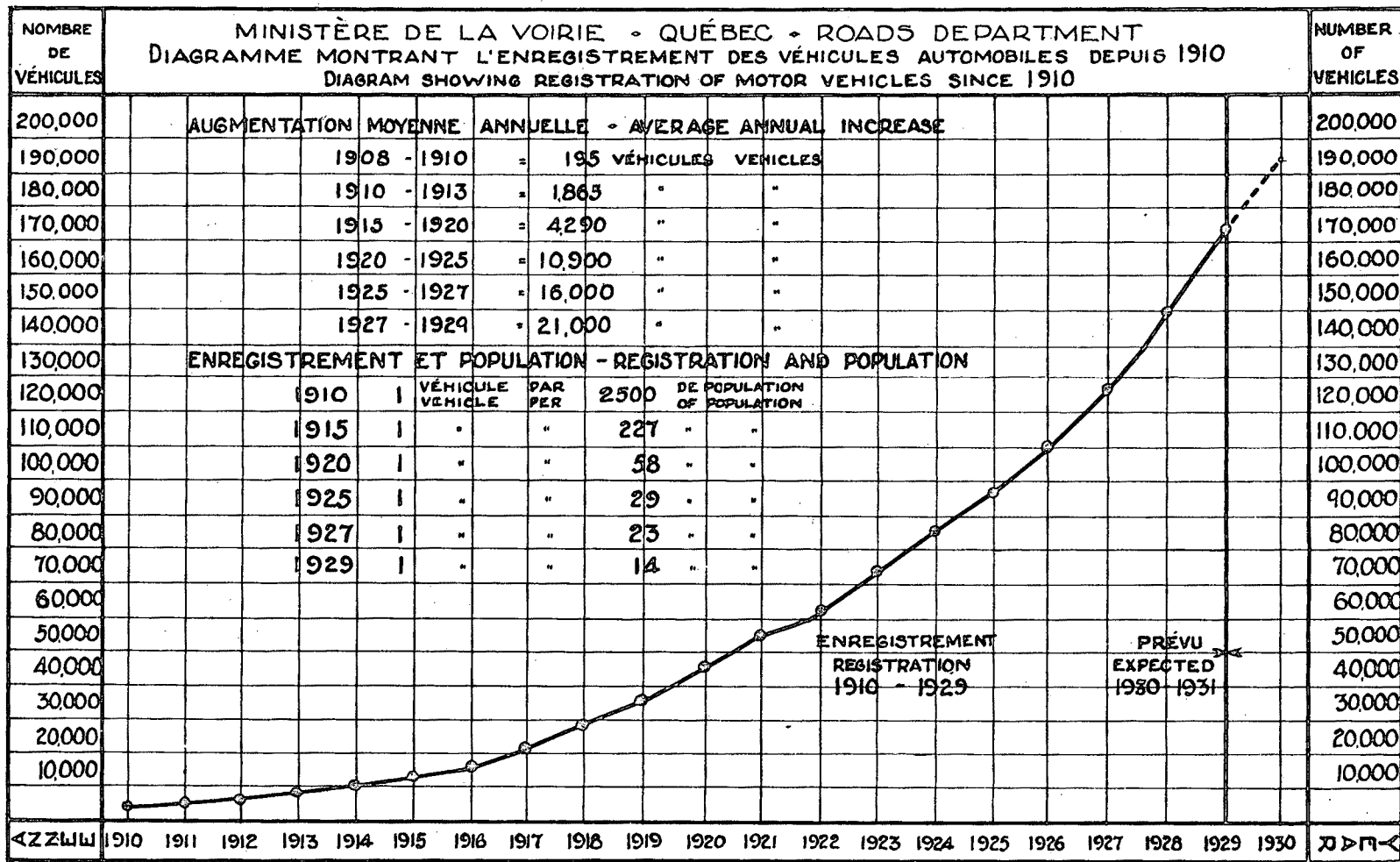
YEARLY REGISTRATION OF  
MOTOR VEHICLES IN THE  
PROVINCE OF QUEBEC  
SINCE 1907

Année — Year	Automo- biles de pro- menade — Touring cars	Taxis	Autobus — Auto- busses	Motocy- clettes — Motor- cycles	Camions — Trucks	Total
1907	254	⊕	⊕	⊕	⊕	254
1908	396	⊕	⊕	⊕	⊕	396
1909	485	⊕	⊕	⊕	⊕	485
1910	786	⊕	⊕	⊕	⊕	786
1911	1,878	⊕	⊕	⊕	⊕	1,878
1912	3,535	⊕	⊕	⊕	⊕	3,535
1913	5,452	⊕	⊕	⊕	⊕	5,452
1914	6,824	⊕	⊕	205	384	7,413
1915	9,288	⊕	⊕	296	528	10,112
1916	19,159	⊕	⊕	460	729	15,348
1917	19,448	⊕	⊕	644	1,121	21,213
1918	24,187	⊕	⊕	940	1,804	26,931
1919	29,472	⊕	⊕	1,504	2,565	33,541
1920	35,965	⊕	⊕	1,528	4,069	41,562
1921	47,375	⊕	⊕	1,709	5,586	54,670
1922	52,177	⊕	⊕	1,886	6,877	60,940
1923	60,363	⊕	261	1,701	8,995	71,320
1924	66,212	4,524	281	2,018	11,914	84,949
1925	75,218	5,726	307	2,083	14,174	97,418
1926	88,517	6,135	373	2,084	14,902	107,994
1927	100,128	7,076	476	2,216	18,208	128,104
1928	116,157	7,484	439	2,263	21,747	148,090
1929						167,334

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

N.B.—Les chiffres pour 1929 sont à la date du 1er novembre.

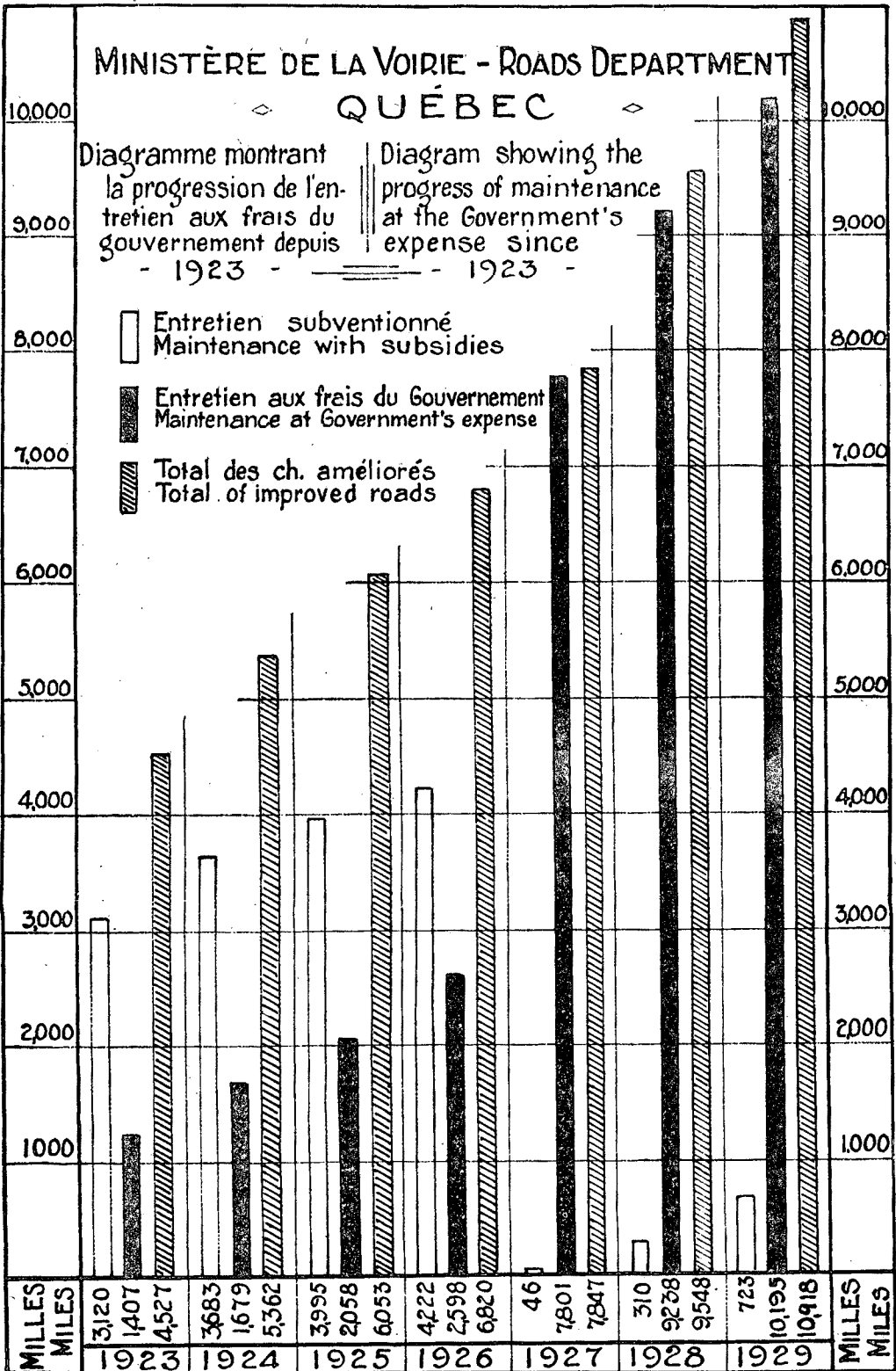
N.B.—The figures for 1929 show the registrations on November 1.



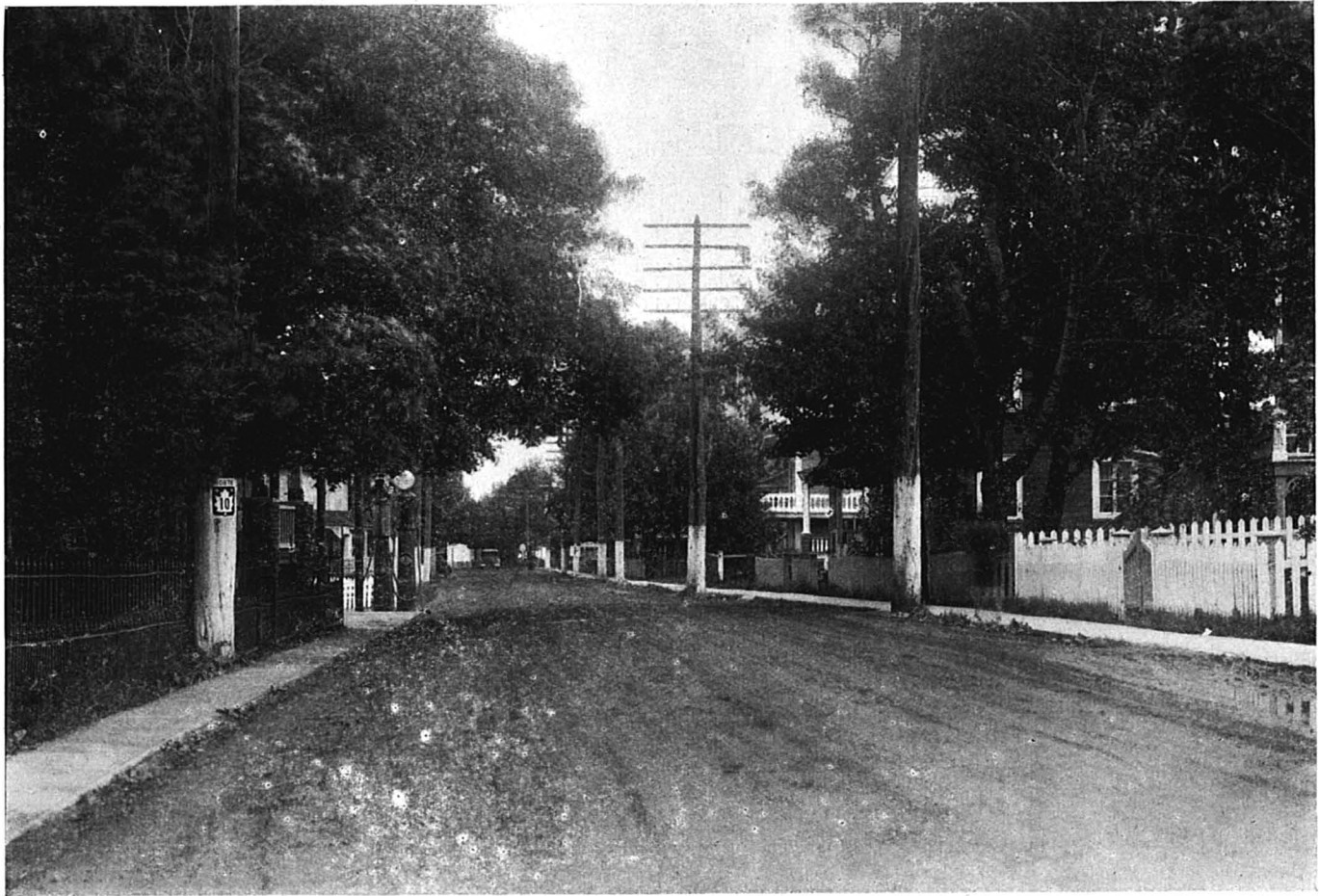
# MINISTÈRE DE LA VOIRIE - ROADS DEPARTMENT QUÉBEC

Diagramme montrant la progression de l'entretien aux frais du gouvernement depuis - 1923 -  
 Diagram showing the progress of maintenance at the Government's expense since - 1923 -

- Entretien subventionné  
Maintenance with subsidies
- Entretien aux frais du Gouvernement  
Maintenance at Government's expense
- Total des ch. améliorés  
Total of improved roads







RIVIÈRE-DU-LOUP-SAINTE-FLAVIE  
Cacouna

**STATISTIQUES DU TOURISME AUTOMOBILE  
AMÉRICAIN AU CANADA POUR L'ANNÉE  
1928**

Nombre d'automobiles américaines entrées au Canada en  
1928, aux différents points de la frontière internationale.

**STATISTICS OF AMERICAN AUTOMOBILE TOURIST  
TRAFFIC INTO CANADA FOR 1928**

Number of automobiles from the United States which  
entered Canada, in 1928, by the various ports of entry  
along the international boundary.

Points d'entrée Ports of entry	Période de séjour		Length of stay		TOTAL
	N'excédant pas 24 heures Not exceeding 24 hours	N'excédant pas 60 jours Not exceeding 60 days		De 60 jours à 6 mois 60 days to 6 months	
Provinces Maritimes— Maritime Provinces..	144,901 — 81.7%	32,269	+	53 — 18.3%	177,223
Québec.....	193,811 — 41.6%	271,871	+	91 — 59.4%	465,773
Ontario.....	2,253,334 — 81.5%	507,957	+	871 — 18.5%	2,762,162
Manitoba.....	34,488 — 71.6%	13,653	+	6 — 29.4%	48,147
Saskatchewan.....	11,904 — 66.6%	5,938	+	28 — 33.3%	17,870
Alberta.....	8,164 — 65.4%	4,231	+	77 — 34.6%	12,472
Colombie-Anglaise— British Columbia.....	52,135 — 32.2%	109,626	+	47 — 67.8%	161,808
CANADA.....	2,698,737 — 74%	945,545	+	1,173 — 26%	3,645,455

Préparé d'après les chiffres du Bureau Fédéral des Statis-  
tiques, Ministère du Commerce, Ottawa (bulletin du 20  
juin 1929).

Statement prepared according to figures by the Dominion  
Bureau of Statistics, Department of Trade and Commerce,  
Ottawa (bulletin dated June 20, 1929).

**STATISTIQUES SUR LE TOURISME AUTOMOBILE  
AMÉRICAIN DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC**

**STATISTICS OF AMERICAN AUTOMOBILE TOURIST  
TRAFFIC INTO THE PROVINCE OF QUEBEC**

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

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

Points d'entrée — Entering port	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929 1er nov
Abercorn.....	193	647	2,379	3,303	4,875	8,359	12,656	12,986	1,305	23,225	24,382	23,371
Armstrong.....	940	1,700	2,570	2,674	3,247	6,182	7,200	8,306	9,212	11,595	14,007	14,875
Athelstan.....						649	1,064	1,078	159	146	219	423
Beebe Jct.....			33	24	882	941	1,423	1,618	2,036	5,592	5,285	5,170
Cantic (Lacolle Jct)						90	713	28,939	3,272	6,959	6,906	5,014
Clarenceville.....							1,515	610	11,869	1,252	1,357	1,320
Comins Mills.....						2,652	2,700	6,154	5,177	8,780	10,312	15,364
Covey Hill.....										819	1,912	2,005
Cross Point*.....											1,100	1,600
Dundee.....	798	1,275	2,110	3,537	4,016	5,990	7,917	11,692	11,141	11,718	10,932	13,792
Estcourt.....											47	60
Franklin Centre....										1,505	1,188	841
Frelighsburg.....										13,248	15,896	15,474
Frontier (Hemming- ford).....										1,162	865	620
Hemmingford.....	130	174	305	462	1,168	1,315	1,490	4,392	7,889	5,749	5,649	5,729
Herdman.....										7,464	8,336	8,367
Hereford Road.....										22,170	31,413	28,137
Highwater.....					6,461	8,564	11,258	29,750	16,948	21,875	24,675	20,998
Hull*.....											17,000	21,000
Lacolle.....	3,491	7,668	15,960	18,424	25,963	39,012	41,717	15,273	42,226	51,323	71,147	88,685
Mansonville.....	169	147	158	171	890	1,645	1,245	747	792	1,882	3,952	4,628
Matapédia*.....											2,400	3,200
Montréal.....										121	191	210
Pointe-Fortune*..											15,000	20,000

Points d'entrée — Entering port	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Rivière-Beaudette*											80,000	100,000
Rock Island	1,900	3,650	4,416	5,929	38,943	39,179	66,788	47,794	43,857	60,160	79,336	72,129
Stanhope	377	580	1,072	1,473	2,224	3,091	11,114	16,655	18,821	21,003	31,778	30,357
S.-Agnès-de-Dundee										167	80	111
St-André Road (Dundee)										15,454	7,778	12,650
St-Armand	156	240	688	1,020	2,428	4,325	8,614	12,316	4,805	7,193	4,126	5,341
St-Camille										6	60	55
St-Régis										10,051	14,003	16,075
S.-Rose-du-Dégelé*											2,300	2,800
St-Zacharie											1,515	1,760
Trout River	1,009	2,110	2,300	4,600	3,280	7,000	14,940	21,240	25,241	23,721	27,507	29,391
Total	9,177	18,105	31,918	41,957	95,163	130,099	199,008	259,959	265,848	417,561	583,563	633,904

\* Estimation approximative.

\* Approximate estimate

Les chiffres complets pour l'année 1929 seront connus  
au mois de février 1930.

Final figures for 1929 will be available in February 1930

**STATISTIQUES DU TOURISME AUTOMOBILE  
AMÉRICAIN DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC**

Etat comparatif du nombre d'automobiles américaines entrées dans la province de Québec en 1928 et en 1929, au premier novembre de chaque année.

**ÉTAT SUIVANT LA DURÉE DE SÉJOUR**

**STATISTICS OF AMERICAN AUTOMOBILE TOURIST  
TRAFFIC INTO THE PROVINCE OF QUEBEC**

Comparative table showing the number of automobiles from the United States which came into the Province of Quebec in 1928 and 1929, up to November 1.

**STATEMENT SHOWING LENGTH OF STAY**

Automobiles entrées à — Automobiles entered at	1928				1929				Augmen- tation ou diminu- tion— Increase or de- crease
	N'excédant pas 24 heu- res—Not exceeding 24 hours	2 jours à 2 mois—2 days to 2 months	2 mois à 6 mois—2 months to 6 months	TOTAL	N'excédant pas 24 heu- res—Not exceeding 24 hours	2 jours à 2 mois—2 days to 2 months	2 mois à 6 mois—2 months to 6 months	TOTAL	
Abercorn.....	12,272	9,972	2	22,246	16,047	7,321	3	23,371	1125
Armstrong.....	.....	12,276	.....	12,276	.....	14,875	.....	14,875	2,599
Athelstan.....	.....	150	.....	150	.....	423	.....	423	273
Beebe Junction.....	4,242	394	.....	4,636	4,743	427	.....	5,170	534
Cantic (Lacolle Jct.)	61	6,114	1	6,176	130	4,882	2	5,014	—1,162
Clarenceville.....	580	531	1	1,112	603	714	3	1,320	208
Comins Mills.....	6,666	3,646	.....	10,312	9,113	6,251	.....	15,364	5,052
Covey Hill.....	.....	1,205	.....	1,205	.....	2,005	.....	2,005	800
Cross Point*.....	.....	1,000	.....	1,000	.....	1,600	.....	1,600	600
Dundee.....	.....	9,695	.....	9,695	3,330	10,462	.....	13,792	4,097
Escourt.....	16	31	.....	47	20	40	.....	60	13
Franklin Centre.....	.....	1,189	.....	1,189	.....	841	.....	841	—348
Frelighsburg.....	6,172	7,576	.....	13,748	7,649	7,825	.....	15,474	1,726
Frontier (Hemming- ford).....	.....	477	.....	477	.....	620	.....	620	143
Hemmingford.....	.....	4,984	.....	4,984	.....	5,729	.....	5,729	745
Herdman.....	41	7,242	2	7,285	489	7,877	1	8,367	1,082

Hereford Road.....	19,618	9,943	.....	29,561	18,630	9,507	.....	28,137	— 1,424
Highwater.....	12,999	9,514	.....	22,513	11,783	9,215	.....	20,998	— 1,515
Hull*.....	1,500	15,500	.....	17,000	2,000	19,000	.....	21,000	1,000
Lacolle.....	6,179	66,971	23	73,173	8,784	79,883	18	88,685	15,512
Mansonville.....	3,560	317	.....	3,877	3,663	961	4	4,628	751
Matapédia.....	.....	2,400	.....	2,400	.....	3,200	.....	3,200	800
Montréal.....	.....	152	39	191	.....	160	60	210	19
Noyan Jonction....	158	9,277	.....	9,435	2,637	10,973	.....	13,610	4,175
Philipsburg.....	16,206	24,280	.....	40,486	2,618	46,124	.....	48,742	8,256
Pointe-Fortune*....	2,000	13,000	.....	15,000	3,000	17,000	.....	20,000	5,000
Rivière-Beaudette*	15,000	65,000	.....	80,000	20,000	80,000	.....	100,000	20,000
Rock Island.....	45,610	24,180	16	69,806	43,891	28,215	23	72,129	2,323
Standhope.....	13,271	16,531	.....	29,802	14,252	16,105	.....	30,357	555
S.-Agnès-de-Dundee.	23	49	.....	72	73	38	.....	111	39
St-André Road (Dundee).....	6,015	1,773	.....	7,788	7,873	4,777	.....	12,650	4,862
St-Armand.....	3,100	660	.....	3,760	4,471	870	.....	5,341	1,581
St-Camille.....	.....	41	.....	41	.....	55	.....	55	14
St-Régis.....	10,929	1,126	.....	12,055	14,698	1,377	.....	16,075	4,020
Ste-Rose-du-Déglé*	460	1,840	.....	2,300	560	2,240	.....	2,800	500
St-Zacharie.....	141	1,374	.....	1,515	160	1,600	.....	1,760	245
Trout River.....	2,759	22,299	.....	25,058	3,510	23,881	.....	29,391	4,333
Total.....	189,578	352,709	84	542,371	206,727	427,073	104	633,904	91,533
	35%	65%		100%	32%	68%		100%	17%

\* Estimation approximative.

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

L'augmentation générale pour toute l'année sera d'environ 20%.

\* Approximate estimate.

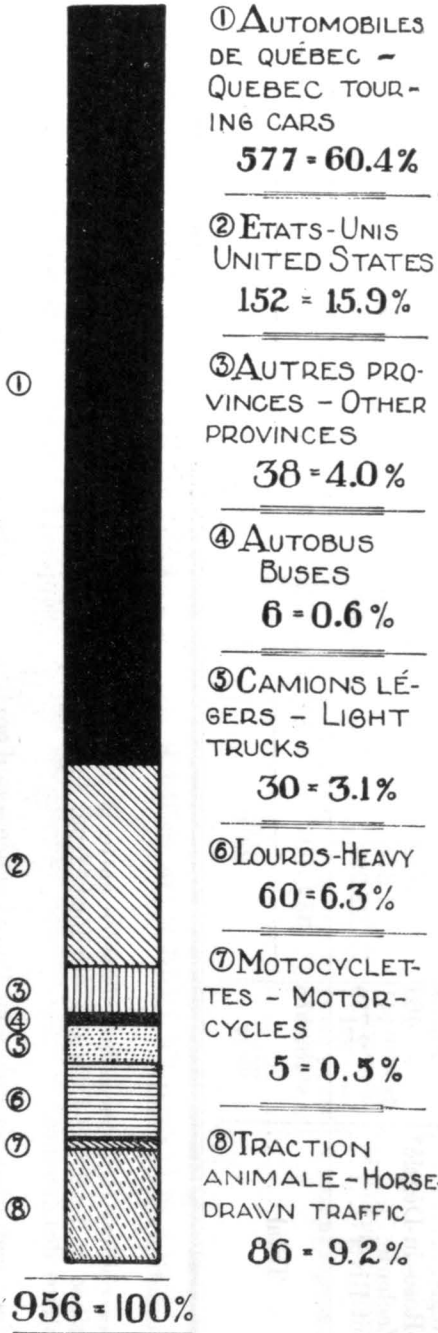
The figures for the ports of entry at the border between the Province of Quebec and the United States have been supplied by the sub-collectors of customs.

The general increase for the whole year will be about 20%

RECENSEMENT  
DE LA  
CIRCULATION

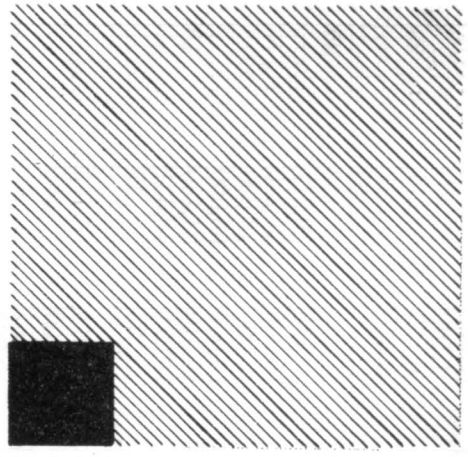
TRAFFIC CENSUS

◇ 1929 ◇

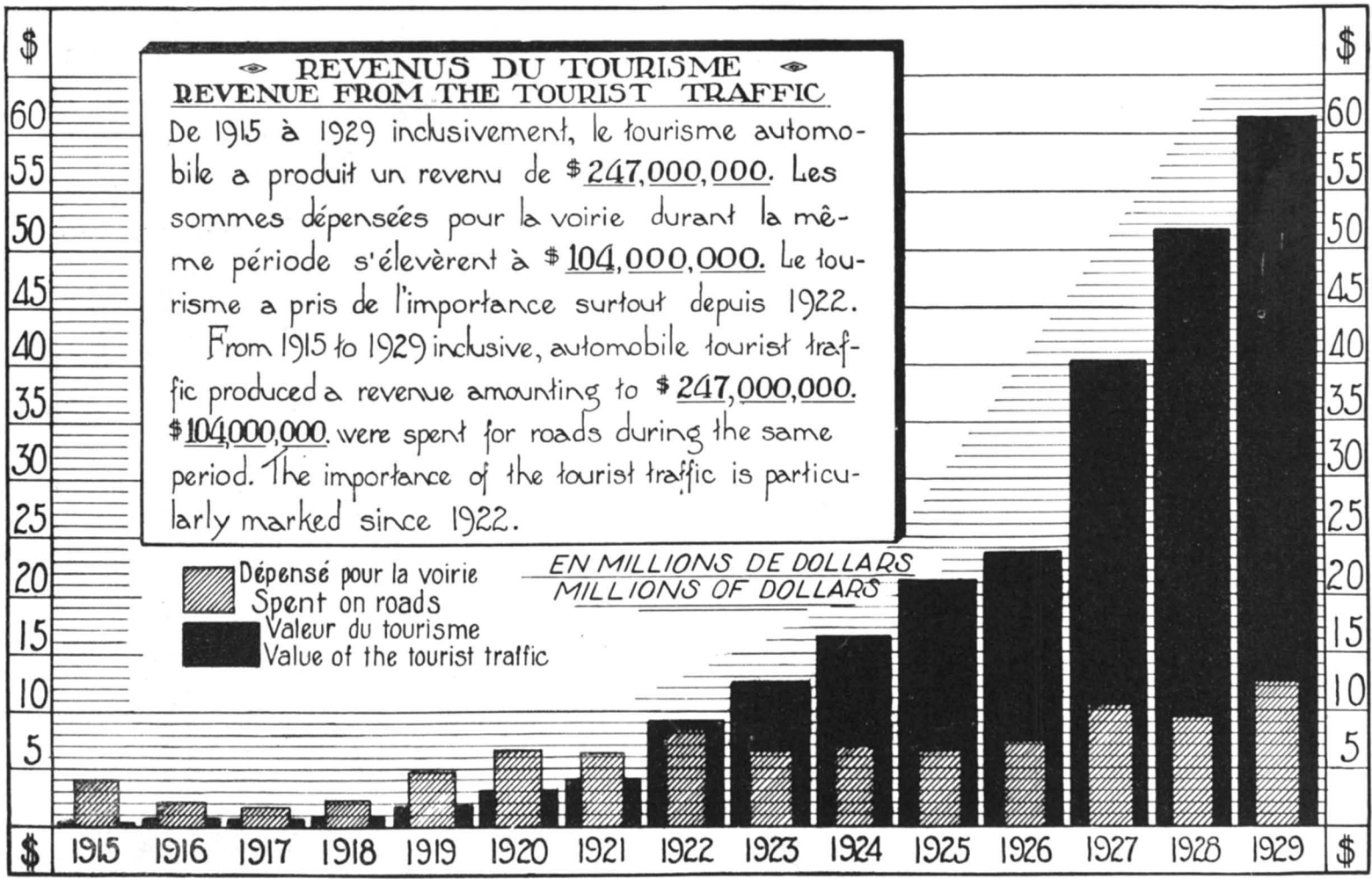


Analyse de la circulation moyenne quotidienne sur 50 grandes routes.

Analysis of the daily average traffic on 50 main highways.



CIRCULATION LOURDE COMPARÉE À LA CIRCULATION TOTALE - HEAVY TRAFFIC COMPARED WITH TOTAL TRAFFIC: 66 = 7.9%





**ACCIDENTS D'AUTOMOBILE  
DANS LA PROVINCE DE  
QUÉBEC EN 1928**

Extraits du rapport des accidents d'automobiles préparé par le Contrôleur du Revenu pour les dix mois compris entre le 1er mars et le 31 décembre 1928 (loi 18 Geo. V, ch. 21, art. 65).

**CHAQUE MOIS—EACH MONTH**

	Accidents
Mars—March.....	73
Avril—April.....	117
Mai—May.....	517
Juin—June.....	552
Juillet—July.....	813
Août—August.....	933
Septembre—September.....	780
Octobre—October.....	860
Novembre—November.....	785
Décembre—December.....	495

TOTAL (10 mois—10 mths) 5,865

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

Pertes de vies—Persons killed.....	70
Personnes blessées — Persons wounded.....	1,560
Dommages aux véhicules automobiles—Damage to motor vehicles.....	3,327
A des bicycles—To bicycles.....	99
A un véhicule à traction animale—To a horse-drawn vehicle.....	190
A un animal—To an animal.....	34
A une autre propriété—To some other property.....	533
Pas de dommages—No damage.....	52

TOTAL..... 5,865

**AUTOMOBILE ACCIDENTS IN  
THE PROVINCE OF QUEBEC  
DURING 1928**

Extracts from the report of automobile accidents prepared by the Comptroller of the Revenue for the ten months between March 1 and December 31, 1928 (Act 18, Geo. V, ch. 21, art. 65).

**GENRES DE COLLISIONS  
KINDS OF COLLISIONS**

Avec un convoi de chemin de fer—With a railroad train.....	77
Avec un tramway—With a tramway car.....	512
Entre deux automobiles— Between two automobiles.....	3,069
Avec un autre objet—With some other thing.....	932
Entre une automobile et un piéton—Between an auto- mobile and a pedestrian (Adult).....	410
Entre une automobile et un enfant—Between an auto- mobile and a child.....	404
Aucune précision—No infor- mation.....	461
TOTAL.....	5,865

**OBSTRUCTIONS À LA VUE  
OBSTRUCTIONS TO VISIBILITY**

Bâtiment—Building.....	111
Arbre—Tree.....	28
Arbuste—Shrub.....	8
Pluie ou neige—Rain or snow.....	81
Clôture—Fence.....	53
Enseigne—Billboard.....	5
Véhicule—Vehicle.....	287
Pas d'obstruction—No ob- struction.....	5,292

TOTAL..... 5,865

L'ENDROIT DES ACCIDENTS  
THE PLACE OF ACCIDENTS

Courbe—Curve.....	377
Côte—Hill.....	214
Pont—Bridge.....	96
Entrée privée—Private alley	104
Passage à niveau de chemin de fer—Railroad level crossing.....	123
Intersection de chemin— Road intersection.....	2,779
Aucune précision donnée— No information given....	2,172
<hr/>	
TOTAL.....	5,865

MOUVEMENT DES VÉHICULES  
MOVEMENT OF VEHICLES

En rencontrant—Meeting....	559
En dépassant—Passing.....	500
En reculant—Backing.....	248
En tournant—Changing di- rection.....	473
En glissant—Sliding.....	411
Mauvais côté de la route— Wrong side of road.....	145
L'un des véhicules arrêté— One of the vehicle not mov- ing.....	566
Aucune précision—No infor- mation.....	2,963
<hr/>	
Total.....	5,865

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

Victoriaville.....	18
Valleyfield.....	3
Berthier.....	9
Lachute.....	3
Longueuil.....	16
Saint-Lambert.....	14
Cap-de-la-Madeleine.....	23
Grand'Mère.....	2
La Tuque.....	7
Bagotville.....	3
Chicoutimi.....	6
Jonquière.....	2
Kénogami.....	0
East Angus.....	0
Cookshire.....	5
Drummondville.....	20
Aylmer.....	3
Hull.....	139
Huntingdon.....	1
Iberville.....	2
Saint-Jean.....	17
Joliette.....	3
Laprairie.....	4
Lauzon.....	10
Lévis.....	33
Black Lake.....	2
Thetford Mines.....	10
Farnham.....	3

Montmagny.....	0
Nicolet.....	3
Québec.....	868
Beauport.....	15
Sorel.....	3
Rimouski.....	10
Richmond.....	4
Bromptonville.....	6
Granby.....	7
Sherbrooke.....	219
Lennoxville.....	10
Magog.....	9
Saint-Hyacinthe.....	20
Trois-Rivières.....	70
Shawinigan Falls.....	38
Rivière-du-Loup.....	4
Sainte-Agathe-des-Monts.....	5
Saint-Jérôme.....	13
Sainte-Thérèse.....	0
Terrebonne.....	1
Montréal.....	3,095
Outremont.....	74
Pointe-aux-Trembles.....	47
Pointe-Claire.....	17
Verdun.....	14
Westmount.....	286
Dorval.....	11
Lachine.....	23
Lasalle.....	3
Sainte-Anne-de-Bellevue....	10
Ailleurs—Elsewhere.....	622
<hr/>	
TOTAL.....	5,865

CAUSES PROBABLES PROBABLE CAUSES			
Négligence du conducteur de l'un ou l'autre véhicule— Negligence of driver of one or the other vehicle. . . . .	3,486	Pas de lumières—No lights . .	36
Négligence du passager—Né- gligence of pedestrian. . . . .	472	Eblouissement—Glare. . . . .	112
Ivresse—Drunkenness. . . . .	505	Mauvais freins—Defective brakes. . . . .	165
Vitesse—Speed. . . . .	869	Autres accessoires défautu- eux—Other defective ac- cessories. . . . .	48
		Etat défectueux de la voie— Defective road or street. .	93
		Autres causes—Other causes	60
		<b>TOTAL. . . . .</b>	<b>5,865</b>

## CHAPITRE IV

### ÉTAT DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

1er décembre 1929

## CHAPTER IV

### STATE OF CONSTRUCTION OF THE MAIN HIGHWAY SYSTEM

December 1, 1929

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
	Totales	Terminées	En construction	Non améliorées
	Total	Completed	Under construction	Unimproved
1. Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines Québec.....	223.53	223.53	.....	.....
2. Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	424.53	424.53	.....	.....
3. Lévis-Fort Covington.....	251.33	251.33	.....	.....
4. Montréal-Malone.....	49.76	49.76	.....	.....
5. Lévis-Sherbrooke, via Richmond.	130.92	130.92	.....	.....
6. Tour de la Gaspésie (Boulevard Perron.....	553.20	553.20	.....	.....
Boulevard Perron, prolongement via la Rancelle.....	31.63	26.94	4.69	.....
7. Montréal-St. Albans.....	27.41	27.41	.....	.....
8. Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke	214.99	211.07	3.92	.....
9. Edouard VII. Boulevard Laprairie- Montréal-Sud.....	9.14	.....	9.14	.....
10. Rivière-du-Loup-Ste-Flavie.....	85.10	85.10	.....	.....
11. Montréal-Mont-Laurier-Mani- waki-Hull.....	289.29	289.29	.....	.....
12. Rougemont-Saint-Hyacinthe- Drummondville-Trois-Rivières.	74.34	74.34	.....	.....
13. Sherbrooke-Derby Line.....	33.87	33.87	.....	.....
14. Montréal-Rouse's Point via St- Jean.....	36.15	36.15	.....	.....
15. Québec-Chicoutimi-tour du Lac Jean-Québec.....	529.18	436.38	92.80	.....
16. Richmond-Yamaska.....	50.78	37.07	1.48	12.23
17. Montréal-Ottawa via Pointe-For- tune.....	25.91	25.91	.....	.....
Montréal-Ottawa-Boulevard Do- rion-Hudson.....	15.63	.....	15.63	.....
18. Montréal-Terrebonne-St-Donat..	67.00	67.00	.....	.....
19. Trois-Rivières-La Tuque.....	114.24	58.24	56.00	.....
20. Victoriaville-Drummondville....	24.29	24.29	.....	.....
21. Sorel-Iberville-Saint-Jean.....	43.60	36.65	2.43	4.52
22. Sherbrooke-Norton Mills.....	27.28	27.28	.....	.....
23. Lévis-Jackman.....	90.21	90.21	.....	.....
24. Saint-Jean-Port-Joli-Saint-Pam- phile-Saint-Camille.....	79.93	74.92	.....	5.01

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
	Totales	Terminées	En construction	Non améliorées
	Total	Completed	Under construction	Unimproved
25. Saint-Vallier-Saint-Camille-Saint-Georges-Mégantic.....	135.61	135.61	.....	.....
26. Waterloo-Huntingdon via Lacolle	91.51	84.66	.....	6.85
27. Birchton-Beecher Falls.....	34.31	34.31	.....	.....
28. Lévis-Sherbrooke via Beauceville	92.09	92.09	.....	.....
29. Lachute-Charlemagne via Oka...	62.02	62.02	.....	.....
30. Lachute-Sainte-Agathe.....	42.65	42.65	.....	.....
31. Lachute-Saint-Jovite.....	49.00	49.00	.....	.....
32. Montréal-Saint-Hyacinthe-Richmond.....	88.34	88.34	.....	.....
33. L'Assomption-Rawdon.....	28.42	28.42	.....	.....
34. Trois-Rivières-Woburn.....	122.92	122.92	.....	.....
35. Buckingham-Mont-Laurier.....	98.10	46.07	4.65	47.38
36. Beauharnois-Saint-Jean.....	47.30	41.33	5.97	.....
37. Tour de l'île de Montréal.....	25.97	25.97	.....	.....
38. Tour de l'île Jésus.....	35.00	35.00	.....	.....
39. Waterloo-Newport.....	31.06	31.06	.....	.....
40. Marieville-Cowansville.....	28.69	28.69	.....	.....
41. Berthier-Joliette-Lachute.....	67.66	55.58	3.47	8.61
42. Berthier-Joliette-Saint-Côme via Saint-Ambroise.....	51.28	43.53	.....	7.75
Berthier-Joliette, tracé via Sainte-Béatrix.....	17.25	11.75	.....	5.50
43. Berthier-Saint-Michel-des-Saints.	67.39	67.39	.....	.....
44. Louiseville-Saint-Alexis-des-Monts.....	24.66	24.66	.....	.....
45. Senneterre-La Reine.....	136.93	136.93	.....	.....
46. Macamic-Rouyn-Témiscamingue, (Chemin Perrault).....	178.10	115.00	3.50	59.60
47. Saint-Roch-Chambly-Saint-Jean.	44.70	37.70	.....	7.00
48. L'Assomption-Joliette-Sainte-Emélie-de-l'Energie.....	46.78	26.93	5.49	14.36
49. Black-Lake-Saint-Pierre-les-Becquets.....	60.90	47.03	13.87	.....
50. Magog-Coaticook.....	24.55	24.55	.....	.....
Total.....	5 276.04	4.874.19	223.04	178.81

Note.—Les longueurs totales indiquées en regard des routes ne doivent pas être considérées comme des distances. Là où deux routes chevauchent, la longueur de chevauchement n'a été attribuée qu'à une route, afin que la longueur totale du réseau ne contienne jamais deux fois la même longueur. Certaines longueurs seront sujettes à modification lors du chaînage final.

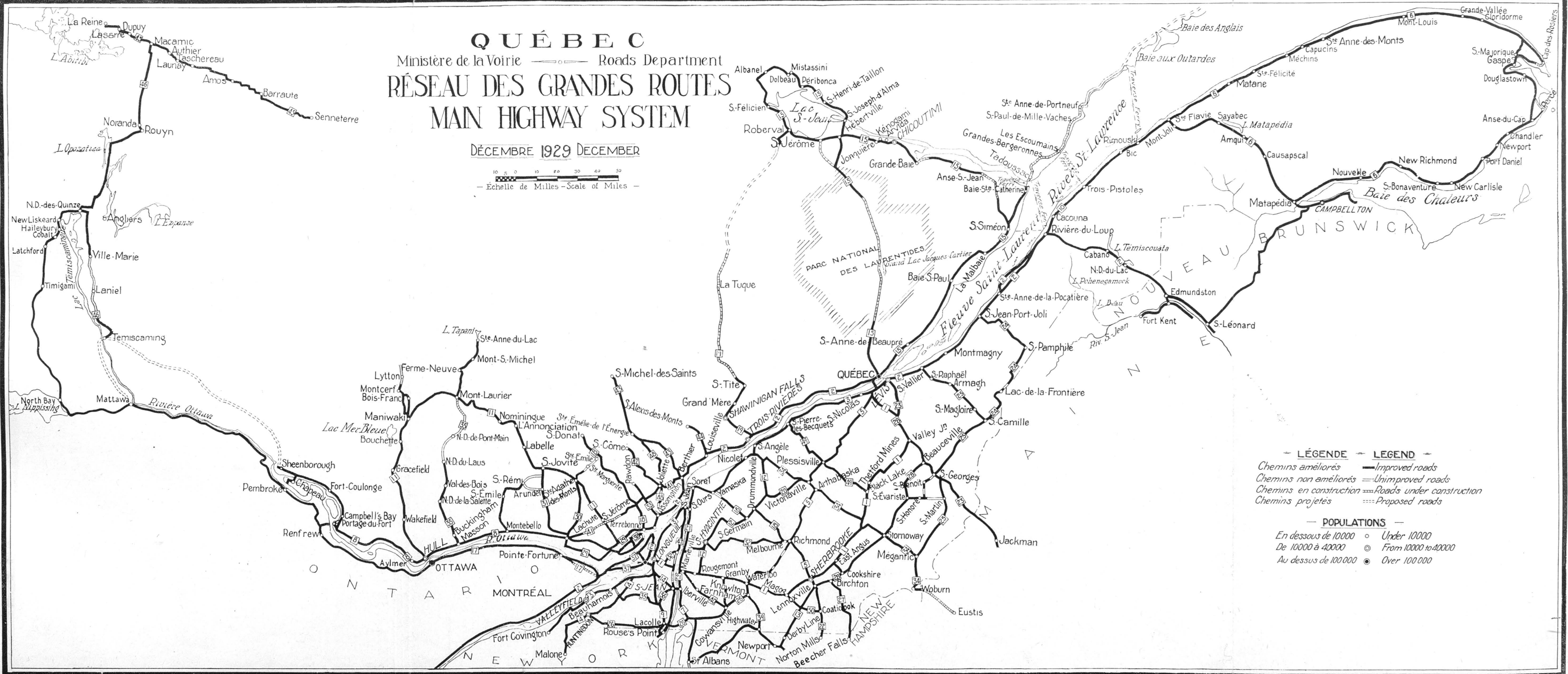
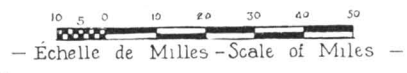
N. B.—The lengths shown in the "Total" column are not necessarily distances. Where two or more highways overlap, the length of overlapping has been attributed to one highway only, in order that the total length of the System may not include the same length twice. The total lengths mentioned are subject to modifications after final measurements.

# QUÉBEC

Ministère de la Voirie — Roads Department

## RÉSEAU DES GRANDES ROUTES MAIN HIGHWAY SYSTEM

DÉCEMBRE 1929 DECEMBER



**LÉGENDE — LEGEND**

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

**POPULATIONS**

En dessous de 10000 — Under 10000  
 De 10000 à 40000 — From 10000 to 40000  
 Au dessus de 100000 — Over 100000

---

---

ENTRETIEN

---

MAINTENANCE

---

---

## CHAPITRE V

### ENTRETIEN DES ROUTES RÉGIONALES ET PROVINCIALES EN 1929

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

## CHAPTER V

### MAINTENANCE OF PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS IN 1929

List of Highways maintained by the Roads  
Department.

No et Nom de la route No. and name of Highway	Longueur entretenue en milles Length maintained in miles						Total
	Gravier Gravel	Macadam	Mac. bit. Bit. mac.	Béton Concrete	Béton bit. Bit. concrete	Sable & Glaise Sand Clay	
1. Montréal - Sherbrooke - Thetford - Mines-Lévis.....	132.99	6.87	0.63	15.92	27.60	.....	184.01
2. Edmundston - Rivière - du - Loup - Québec-Montréal-Toronto.....	181.49	96.67	34.89	10.69	59.08	.....	382.82
3. Lévis-Fort Covington.....	76.13	141.19	8.58	13.98	0.33	.....	240.21
4. Montréal-Malone.....	0.29	40.21	7.79	1.48	.....	.....	49.77
5. Lévis-Sherbrooke via Richmond...	117.84	8.05	1.21	0.70	1.15	.....	128.95
6. Boulevard Perron.....	542.59	.....	.....	0.45	.....	.....	543.04
7. Montréal-St-Albans.....	7.55	19.28	.....	.....	.....	.....	26.83
8. Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.	157.42	25.00	10.22	.....	6.61	.....	199.25
9. Montréal-Rouse's Point.....	.....	.....	1.78	0.52	36.43	.....	38.73
10. Rivière-du-Loup-Ste-Flavie.....	78.06	2.18	.....	.....	.....	.....	80.24
11. Montréal-Mont Laurier-Maniwaki- Hull.....	205.87	8.38	.....	4.72	13.04	.....	232.01

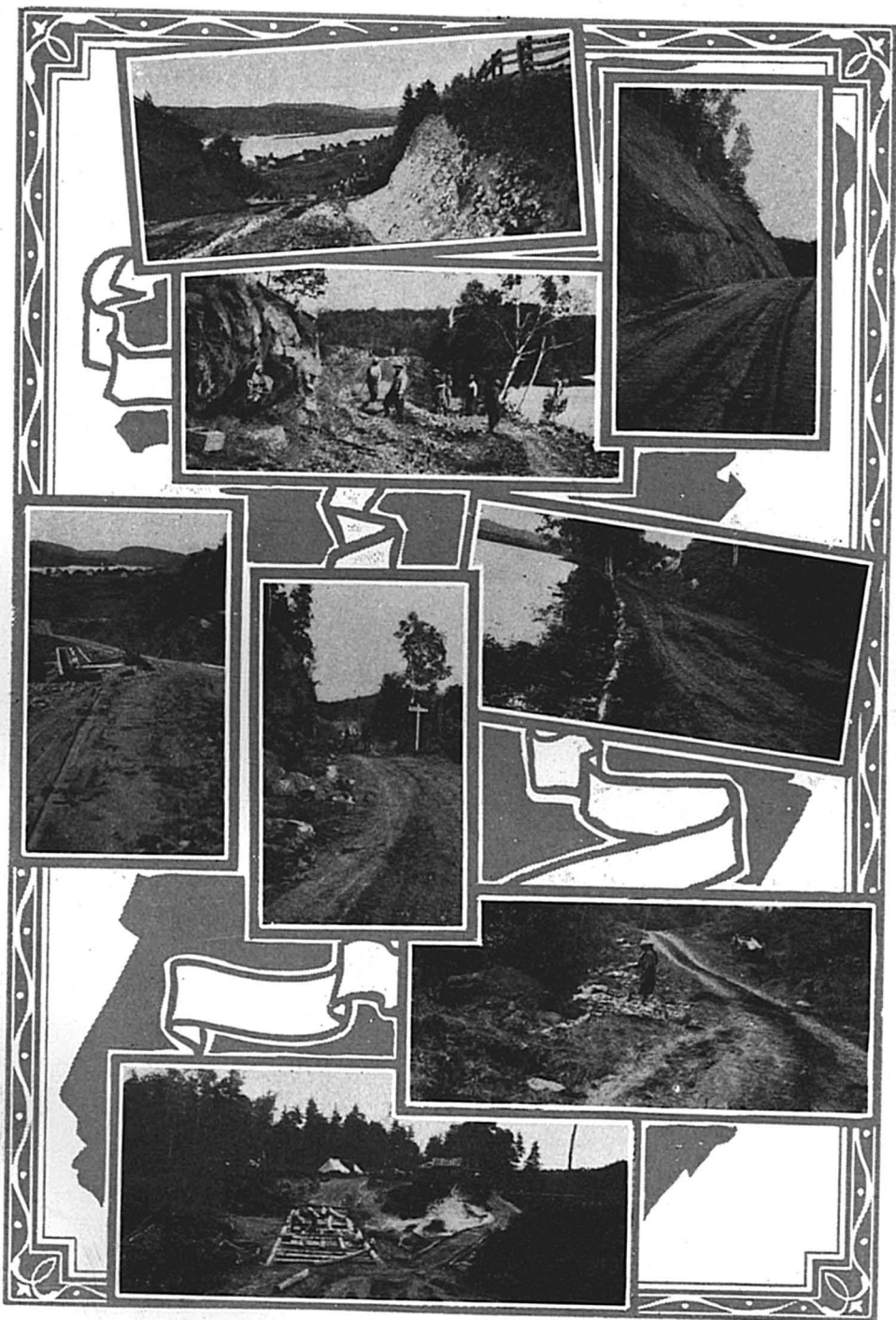




Longueur entretenue en milles

Length maintained in miles

No et Nom de la route No. and name of Highway	Longueur entretenue en milles Length maintained in miles						Total
	Gravier Gravel	Macadam	Mac. bit. Bit. mac.	Béton Concrete	Béton bit. Bit. concrete	Sable & Glaise Sand Clay	
28. Lévis-Sherbrooke, via Beauceville.	91.19	.....	.....	0.06	.....	.....	91.25
29. Lachute-Charlemagne, via Oka. . .	37.56	20.15	4.44	.....	.....	.....	62.15
30. Lachute-Ste-Agathe. . . . .	36.13	1.20	0.63	.....	.....	.....	37.96
31. Lachute-St-Jovite. . . . .	31.62	0.14	.....	.....	.....	.....	31.76
32. Montréal-St-Hyacinthe-Richmond	57.73	11.47	1.75	0.38	.....	.....	71.33
33. L'Assomption-Rawdon. . . . .	19.56	6.52	.....	.....	.....	.....	26.08
34. Trois-Rivières-Woburn. . . . .	119.27	1.59	.....	1.06	.....	.....	121.92
35. Masson-Buckingham Mont-Lau- rier. . . . .	37.73	2.81	.....	.....	.....	.....	40.54
36. Beauharnois-St-Jean. . . . .	25.52	15.45	.....	.....	.....	.....	40.97
37. Tour de l'Île de Montréal. . . . .	.....	23.32	10.18	.....	0.40	.....	33.90
38. Tour de l'Île Jésus. . . . .	.....	26.74	3.69	0.86	.....	.....	31.29
39. Waterloo-Newport. . . . .	29.24	.....	.....	.....	1.82	.....	31.06
40. Marieville-Cowansville. . . . .	26.85	1.26	.....	.....	.....	.....	28.11
41. Berthier-Joliette-Lachute. . . . .	45.17	4.21	.....	.....	.....	.....	49.38
42. Berthier-Joliette-St-Côme, via St- St-Ambroise. . . . .	15.24	.....	.....	.....	.....	.....	15.24
43. Berthier-St-Michel-des-Saints. . . . .	60.11	2.32	.....	.....	.....	.....	62.43
44. Louiseville-St-Alexis. . . . .	13.36	3.73	.....	.....	.....	.....	17.09
45. Senneterre-LaReine. . . . .	139.22	.....	.....	.....	.....	.....	139.22
47. St-Roch-Chambly-St-Jean. . . . .	11.51	.....	0.27	1.14	.....	4.94	17.86
49. Black Lake-Plessisville-St-Pierre- les-Becquets, via Manseau. . . . .	28.95	0.89	1.38	.....	.....	.....	31.22



**SAINT-TITE-LA TUQUE**

Vues montrant quelques-unes des opérations en cours durant l'été

Views showing a few of the operations of construction during last summer

No et Nom de la route — No. and name of Highway	Longueur entretenue en milles — Length maintained in miles						Total
	Gravier — Gravel	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concrete	Sable & Glaise — Sand Clay	
50. Magog-Coaticook .....	24.12	.....	0.50	0.18	.....	.....	24.80
Laprairie-Hemmingford .....	.....	27.29	0.60	.....	.....	.....	27.89
Iberville-Farnham-Frelighsburg .....	28.92	1.41	.....	.....	.....	.....	30.33
Total .....	3,126.66	622.30	92.27	70.94	164.39	4.94	4,081.50

N.B.—La longueur totale entretenue par le ministère de la voirie n'est pas nécessairement la longueur totale de la route, le gouvernement n'entretenant que les sections améliorées situées en dehors des villes de 5,000 âmes ou plus.

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

## CHAPITRE VI

### ENTRETIEN DES CHEMINS PAR LE DÉPARTEMENT

Liste des municipalités pour le compte desquelles le département entretient certains chemins améliorés.

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

SG = sable et glaise; G = gravier; M = macadam; MB = macadam bitumineux; B = béton; BB = béton bitumineux.

Les longueurs sont en milles.

## CHAPTER VI

### MAINTENANCE OF ROADS BY THE DEPARTMENT

List of municipalities where certain improved roads are maintained under the direct control of the department.

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

SG = sand-clay; G = gravel; M = macadam; MB = bituminous macadam; C = concrete; BC = bituminous concrete.

The lengths are in miles

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ  COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale  Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales  Highways	Chemins municipaux  Municipal roads	
<b>ABITIBI</b>				
La Reine.....	G	5.33	1.00	6.33
St-Jacques-Dupuy.....	G	8.00	.....	8.00
La Sarre, c. (t).....	G	12.66	2.80	15.46
Royal Roussillon, c. (t).....	G	9.33	.....	9.33
Macamic, c. (t).....	G	1.33	.....	1.33
Authier.....	G	10.50	.....	10.50
Privat, c. (t).....	G	7.33	.....	7.33
Launay, c. (t).....	G	10.83	.....	10.83
Trécesson, c. (t).....	G	12.33	.....	12.33
Dalquier & Figuery Est, c. (T)	G	6.17	.....	6.17
Dalquier & Figuery-O, c. (T)	G	6.00	.....	6.00
Amos, ville (town).....	G	1.50	.....	1.50
Landrienne, c. (t).....	G	13.50	.....	13.50
Barraute & Piedmont.....	G	15.50	.....	15.50
Carpentier & Courville.....	G	13.58	.....	13.58
Senneterre-Ouest, c. (t).....	G	5.33	.....	5.33
		139.22	3.80	143.02
<b>ARGENTEUIL</b>				
Chatham, c. (t).....	G	23.81	15.91	39.72
Grenville, v.....	M	.....	3.93	3.93
Grenville & Augmentation...	G	11.14	0.81	11.95
Mille-Isles.....	G	3.93	.....	3.93
Morin, Part. Sud-S. Part, c. (t)	G	8.85	7.00	15.85
Carillon, v.....	G	.....	1.20	1.20
Gore, c. (t).....	G	7.18	.....	7.18
St-Jérusalem, p.....	G	15.99	9.98	25.97

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
<b>ARGENTEUIL (suite—con.)</b>				
St-Jérusalem, p.....	M	2.97	.....	2.97
St-André, p.....	G	8.35	2.10	10.45
Lachute, ville (town).....	G	0.48	.....	0.48
Lachute, ville (town).....	M	0.14	.....	0.14
Lachute, ville (town).....	MB-BM	4.21	0.89	5.10
Calumet, v.,.....	G	2.03	.....	2.03
Howard, c, (t).....	G	7.25	.....	7.25
Harrington, c, (t).....	G	8.00	.....	8.00
Arundel, c, (t).....	G	8.00	4.05	12.05
		112.33	45.87	158.20
<b>ARTHABASKA</b>				
St-Louis-de-Blanford, p.....	G	.....	6.52	6.52
Ste-Victoire, p.....	G	10.73	9.22	19.95
St-Albert, p.....	G	3.57	5.25	8.82
Stanford, c, (t).....	G	7.95	18.89	26.84
St-Norbert, p.....	G	.....	8.33	8.33
Chesterville, v.....	G	1.43	0.46	1.89
Ste-Anne-du-Sault, p.....	G	.....	4.51	4.51
Arthabaska, ville.....	G	0.90	2.13	3.03
Arthabaska, ville.....	M	1.83	.....	1.83
Princeville, v.,.....	G	1.57	1.33	2.90
Chester-Ouest, c, (t).....	G	7.09	3.80	10.89
St-Valère, p.....	G	9.41	1.11	10.52
Chénier.....	G	.....	6.20	6.20
Daveluyville, v.,.....	G	.....	1.10	1.10
Maddington, c, (t).....	G	.....	7.10	7.10
St-Rosaire, p.....	G	.....	4.78	4.78
Warwick, c, (t).....	G	7.90	10.87	18.77
Warwick, v.....	G	.....	1.66	1.66
Warwick, v.....	M	1.64	.....	1.64
Ste-Elizabeth-de-Warwick, p.....	G	.....	6.33	6.33
St-Christophe, p.....	G	6.49	0.96	7.45
Victoriaville, ville (town).....	G	0.54	1.06	1.60
Victoriaville, ville (town).....	B-C	1.76	.....	1.76
Tingwick, c, (t).....	G	.....	4.09	4.09
Ste-Clothilde-de-Horton, p....	G	.....	3.53	3.53
		62.81	109.23	172.04
<b>BAGOT</b>				
Acton Vale, ville (town).....	G	1.58	1.96	3.54
Acton Vale, ville (town).....	M	.....	0.17	0.17
Ste-Christine, p.....	G	4.53	2.68	7.21

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>BAGOT (suite—con.)</b>				
St-Dominique, p. ....	G	6.26	9.88	16.14
St-Dominique, v. ....	G	1.06	1.17	2.23
Ste-Hélène, v. ....	G	....	1.09	1.09
St-Liboire, p. ....	G	5.97	2.07	8.04
St-Liboire, v. ....	G	1.00	1.73	2.73
St-Nazaire-d'Acton, p. ....	G	....	3.58	3.58
St-Pie, p. ....	G	....	11.12	11.12
St-Pie, v. ....	G	....	1.49	1.49
St-Pie, v. ....	M	....	1.46	1.46
St-Simon, p. ....	G	6.24	2.25	8.49
St-Théodore d'Acton, p. ....	G	....	0.18	0.18
Upton, v. ....	G	1.86	....	1.86
Upton, v. ....	M	....	2.57	2.57
St-André d'Acton, p. ....	G	7.87	4.01	11.88
St-Ephrem d'Upton, p. ....	G	1.37	0.47	1.84
St-Hugues, p. ....	M	....	1.53	1.53
St-Hugues, p. ....	G	4.73	0.97	5.70
St-Hugues, v. ....	G	....	1.29	1.29
St-Hugues, v. ....	M	....	0.61	0.61
St-Hugues, v. ....	B-C	....	0.78	0.78
Ste-Rosalie, p. ....	G	4.99	2.25	7.24
Ste-Hélène, p. ....	G	....	2.46	2.46
		47.46	57.77	105.23

**BEAUCE**

L'Enfant-Jésus, p. ....	G	4.83	1.23	6.06
L'Enfant-Jésus, v. ....	G	0.84	0.69	1.53
St-Benoit-Labre, p. ....	G	....	7.91	7.91
St-Elzéar, p. ....	G	....	1.27	1.27
St-Ephrem-de-Tring, v. ....	G	52	0.77	1.29
St-Georges-Est, v. ....	G	1.46	1.71	3.17
St-Joseph, p. ....	G	6.68	4.13	10.81
Ste-Marie, p. ....	G	6.91	1.13	8.04
St-Martin, p. ....	G	....	13.76	13.76
St-Victor, v. ....	G	0.39	0.48	0.87
Aubert Gallion. ....	G	12.11	8.41	20.52
Linière, v. ....	G	1.13	0.24	1.37
Shenley, c, (t). ....	G	....	8.85	8.85
Shenley, c, (t). ....	M	....	0.39	0.39
St-Côme-de-Kennebec, p. ....	G	9.72	3.09	12.81
St-Ephrem-de-Tring, p. ....	G	7.16	2.48	9.64
St-Joseph, v. ....	G	0.39	0.42	0.81
St-Joseph, v. ....	M	0.87	....	0.87
St-François, p. ....	G	12.31	2.18	14.49



**SAINT-CAMILLE-SAINT-GEORGES**  
Sainte-Justine



COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>BEAUCE (suite—con.)</b>				
St-Pierre-de-Broughton, p. . . . .	G	0.07	6.19	6.26
Beauceville, ville, (town) . . . . .	G	0.28	2.13	2.41
Beauceville, ville (town) . . . . .	M	1.75	1.57	3.32
Sts-Anges, p. . . . .	G	....	6.05	6.05
Metgermette-Nord, c (t) . . . . .	G	....	10.18	10.18
St-Victor-de-Tring, p. . . . .	G	5.86	4.55	10.41
Ste-Marie, v. . . . .	G	....	0.04	0.04
Ste-Marie, v. . . . .	M	1.68	0.19	1.87
Sacré-Cœur de Jésus, v. . . . .	G	1.62	1.95	3.57
Metgermette-Nord-North, Part N, N. Part, c, (t) . . . . .	G	....	2.05	2.05
Linière, c, (t) . . . . .	G	5.67	....	5.67
Sacré-Cœur de Jésus, p. . . . .	G	6.58	....	6.58
St-Frédéric, p. . . . .	G	9.49	1.03	10.52
St-Théophile, p. . . . .	G	8.35	2.76	11.11
Tring Jonction, v. . . . .	G	1.24	1.80	3.04
St-Jules, p. . . . .	G	....	0.15	0.15
St-Philibert, p. . . . .	G	....	0.21	0.21
N.-D. de-la-Providence, p. . . . .	G	2.96	....	2.96
St-Séverin, p. . . . .	G	....	0.22	0.22
		110.87	100.21	211.08

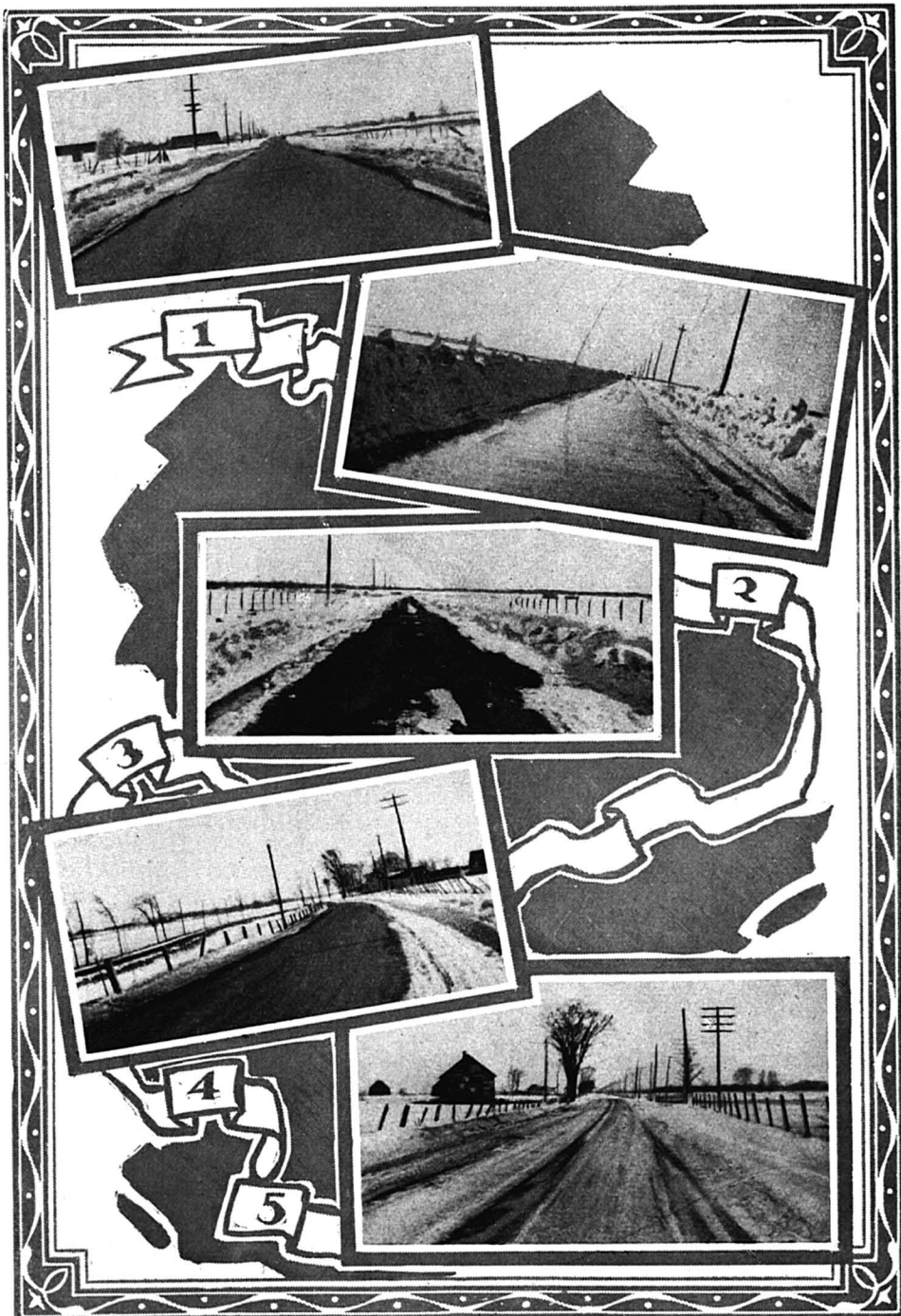
**BEAUHARNOIS**

St-Thimothée, v. . . . .	M	1.41	0.46	1.87
St-Louis-de-Gonzague, p. . . . .	G	....	3.28	3.28
St-Louis-de-Gonzague, p. . . . .	M	....	17.72	17.72
Beauharnois, ville, (town) . . . . .	M	1.17	0.87	2.04
St-Clément, p. . . . .	M	....	3.37	3.37
St-Stanislas-de-Kostka, p. . . . .	G	....	1.64	1.64
St-Stanislas-de-Kostka, p. . . . .	M	0.24	17.06	17.30
St-Stanislas-de-Kostka, p. . . . .	B-C	....	0.67	0.67
Ste-Cécile, v. . . . .	M	....	0.71	0.71
Nouveau-Salaberry, v. . . . .	G	....	0.60	0.60
Nouveau-Salaberry, v. . . . .	M	0.69	5.48	6.17
Maple Grove, ville (town) . . . . .	MB-BM	2.09	0.04	2.13
Ste-Cécile, p. . . . .	M	....	5.96	5.96
Ste-Cécile, p. . . . .	B-C	....	0.09	0.09
Lac St-Louis, v. . . . .	M	4.15	....	4.15
St-Etienne-de-Beauharnois, p . . . . .	G	....	3.09	3.09
St-Thimothée, p. . . . .	G	....	1.16	1.16
St-Timothée, p. . . . .	M	6.29	17.14	23.43
		16.04	79.34	95.38

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>BELLECHASSE</b>				
St-Charles, p. ....	G	.....	12.94	12.94
St-Charles, p. ....	M	.....	11.52	11.52
St-Damien, p. ....	G	.....	10.84	10.84
St-Raphael, p. ....	G	8.71	15.44	24.15
St-Vallier, p. ....	G	11.53	7.37	18.90
La Durantaye, p. ....	G	.....	15.15	15.15
St-Charles, v. ....	M	.....	1.11	1.11
St-Michel, p. ....	G	4.32	11.23	15.55
St-Cajetan-d'Armagh, p. ....	G	9.57	6.95	16.52
St-Etienne-de-Beaumont, p. .	G	6.08	11.95	18.03
St-Lazare, p. ....	G	.....	11.12	11.12
St-Gervais, p. ....	G	.....	12.08	12.08
Honfleur, p. ....	G	.....	9.05	9.05
Roux, Bellechasse & Daa- quam, c, (t).....	G	9.51	1.12	10.63
St-Camille, p. ....	G	11.84	1.45	13.29
St-Philémon, p. ....	G	8.54	1.84	10.38
St-Raphael, v. ....	G	0.71	1.33	2.04
N.-D.-de-Buckland, p. ....	G	.....	10.70	10.70
Ste-Sabine, ....	G	.....	2.11	2.11
St-Nérée, p. ....	G	.....	0.96	0.96
		70.81	156.26	227.07
<b>BERTHIER</b>				
St-Cuthbert, p. ....	G	.....	5.75	5.75
St-Cuthbert, p. ....	BB-BC	3.35	.....	3.35
St-Damien-de-Brandon, p. . .	G	9.28	.....	9.28
St-Gabriel-de-Brandon, p. ....	G	5.63	5.40	11.03
St-Gabriel-de-Brandon, v. . . .	G	1.55	3.64	5.19
St-Michel, p. ....	G	4.63	.....	4.63
St-Norbert, p. ....	G	11.17	1.33	12.50
St-Zénon, p. ....	G	17.48	.....	17.48
St-Barthélemi, p. ....	G	.....	4.39	4.39
St-Barthélemi, p. ....	BB-BC	3.67	.....	3.67
Ste-Geneviève-de-Berthier, p.	G	5.06	2.20	7.26
Ste-Geneviève-de-Berthier, p.	M	7.98	0.21	8.19
Ste-Geneviève-de-Berthier, p.	BB-BC	3.01	.....	3.01
Berthierville. ....	M	1.29	0.22	1.51
Berthierville. ....	B-C	.....	0.83	0.83
Lanoraie, p. ....	M	8.98	.....	8.98
Lavaltrie, p. ....	M	3.66	.....	3.66
St-Viateur, p. ....	BB-BC	1.59	.....	1.59
Lavaltrie, v. ....	M	1.11	.....	1.11
		89.44	23.97	113.41

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ  COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—	Length	Longueur totale  Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>BONAVENTURE</b>				
Musseleyville.....	G	....	4.54	4.54
New-Carlisle.....	G	3.74	2.42	6.16
St-Godefroi, c (t).....	G	1.80	2.25	4.05
St-Siméon, p.....	G	3.73	2.81	6.54
St-Charles-de-Caplan, p.....	G	7.98	1.87	9.85
St-Bonaventure-de-Hamilton, p.	G	11.39	16.04	27.43
St-Jean-l'Evangéliste, p.....	G	8.84	....	8.84
St-Omer, p.....	G	4.05	....	4.05
Carleton, c, (t).....	G	5.14	1.41	6.55
Assemetquagan, c, (t).....	G	13.60	....	13.60
Ristigouche-Ouest, c, )t).....	G	8.23	....	8.23
St-Laurent-de-Matapédia, p.	G	7.46	....	7.46
Paspébiac.....	G	1.68	1.82	3.50
Carleton-sur-Mer.....	G	3.50	0.61	4.11
St-Alexis-de-Matapédia, p...	G	....	2.65	2.65
New-Richmond, c. (t).....	G	11.69	1.58	13.27
Mann, c, (t).....	G	9.60	....	9.60
Escuminac.....	G	8.64	....	8.64
Maria, c (t).....	G	7.83	....	7.83
Paspébiac-Ouest.....	G	1.69	....	1.69
Hope, c, (t).....	G	5.21	....	5.21
Shigawake.....	G	3.49	1.24	4.73
Port Daniel-Ouest-West.....	G	6.48	....	6.48
Port Daniel-Est-East.....	G	2.66	....	2.66
Ristigouche - Sud - Est - South East, c, (t).....	G	6.86	0.75	7.61
Ste-Germaine-de-l'Anse-aux- Gascons, p.....	G	6.54	....	6.54
		151.83	39.99	191.82
<b>BROME</b>				
Adamsville, v.....	G	....	2.41	2.41
Brome, c, (t).....	G	7.65	5.35	13.00
Brome, v.....	G	....	4.37	4.37
Farnham-Est-East, v.....	G	....	3.16	3.16
Foster, v.....	G	5.88	3.13	9.01
Potton, c, (t).....	G	11.89	7.27	19.16
Sutton, c (t).....	G	....	23.03	23.03
Sutton, v.....	G	....	1.97	1.97
Sutton, v.....	B-C	....	0.72	0.72
Bolton-Est-East.....	G	6.75	6.52	13.27
Knowlton, v.....	G	2.01	0.26	2.27
Knowlton, v.....	M	....	1.32	1.32
Knowlton, v.....	BB-BC	2.20	....	2.20

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length		Longueur totale
		Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	
COUNTY and MUNICIPALITY		— Highways	Municipal roads	Total length
<b>BROME (suite-con.)</b>				
Eastman, v. ....	G	4.22	0.28	4.50
Farnham-Est-East, c, (t)....	G	1.54	9.69	11.23
Bolton-Ouest-West, c, (t)....	G	6.19	0.85	7.04
		48.33	70.33	118.66
<b>CHAMBLY</b>				
St-Basile-le-Grand, p. ....	G	....	2.98	2.98
St-Basile-le-Grand, p. ....	M	4.64	0.26	4.90
St-Joseph-de-Chambly, p. ....	BB-BC	2.06	....	2.06
St-Joseph-de-Chambly p. ....	M	....	7.22	7.22
St-Bruno-de-Montarville, p. ....	G	....	7.86	7.86
St-Bruno-de-Montarville, p. ....	M	3.23	4.84	8.07
Boucherville, v. ....	M	0.83	2.07	2.90
Montréal-Sud-South, ville, (town)	MB-BM	....	1.07	1.06
Montréal-Sud-South, ville, (town)	BB-BC	0.10	....	0.10
Boucherville, p. ....	SG-SC	....	0.94	0.94
Boucherville, p. ....	M	1.69	23.66	25.35
Boucherville, p. ....	MB-BM	1.64	....	1.64
Boucherville, p. ....	BC	1.04	....	1.04
Chambly-Bassin, v. ....	M	....	1.77	1.77
Chambly-Bassin, v. ....	BB-BC	1.84	....	1.84
Chambly Canton, v. ....	M	0.02	0.65	0.67
Chambly Canton, v. ....	BB-BC	1.00	....	1.00
Comté (county of) Chambly.	G	1.52	....	1.52
Comté (county of) Chambly.	M	....	0.48	0.48
Greenfield Park, ville (town).	G	....	0.25	0.25
Greenfield Park, ville (town).	M	....	1.34	1.34
Greenfield Park, ville, (town).	B-C	....	0.19	0.19
St-Ant.-de-Longueuil, p. ....	G	....	1.86	1.86
St-Ant.-de-Longueuil, p. ....	M	....	4.80	4.80
St-Ant.-de-Longueuil, p. ....	MB-BM	1.78	1.11	2.89
St-Ant.-de-Longueuil, p. ....	B-C	1.83	....	1.83
St-Ant.-de Longueuil, p. ....	BB-BC	3.47	....	3.47
St-Hubert, p. ....	M	....	8.72	8.72
St-Hubert, p. ....	BB-BC	5.48	....	5.48
		32.17	72.07	104.24
<b>CHAMPLAIN</b>				
Ste-Anne-de-la-Pérade, p. ....	G	....	20.78	20.78
Ste-Anne-de-la-Pérade, p. ....	M	7.17	....	7.17
St-Thimothée, p. ....	G	....	4.12	4.12
St-Maurice, p. ....	G	....	5.69	5.69
St-Narcisse, p. ....	G	....	8.25	8.25



**ENTRETIEN D'HIVER**

*Route Montréal-Rouse's Point, au commencement de mars 1929, près de Laprairie (1, 2 et 3) et près de Saint-Jean (4 et 5) La chute de neige fut très légère dans cette région.*

**WINTER MAINTENANCE**

*Montreal-Rouse's Point Highway, early in March 1929, near Laprairie (1, 2 and 3), and near Saint-Jean (4 and 5). The snow fall was very light in that district*

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>CHAMPLAIN (suite-con.)</b>				
La Pérade, v. ....	M	0.77	0.42	1.19
La Pérade, v. ....	BB-BC	.....	0.75	0.75
Ste-Geneviève-de-Batiscan, p.	G	.....	5.87	5.87
St-Jacques-des-Piles, p. ....	G	.....	4.95	4.95
St-Séverin, p. ....	G	.....	4.12	4.12
St-Adelphe, p. ....	G	.....	0.58	0.58
St-Prosper, p. ....	G	.....	1.90	1.90
St-Stanislas, p. ....	G	.....	2.71	2.71
Ste-Thècle, p. ....	G	.....	7.10	7.10
Champlain, p. ....	G	.....	0.39	0.39
Champlain, p. ....	M	5.14	.....	5.14
Champlain, p. ....	BB-BC	1.74	.....	1.74
St-Frs.-Xavier-de-Batiscan, p	G	.....	0.97	0.97
St-Frs-Xavier-de-Batiscan, p.	M	6.63	0.79	7.42
Ste-Thècle, v. ....	M	.....	1.08	1.08
Champlain, v. ....	M	0.93	0.12	1.05
St-Georges, v. ....	G	.....	5.88	5.88
St-Tite, p. ....	G	.....	8.63	8.63
Almaville, v. ....	G	.....	0.20	0.20
Almaville, v. ....	M	1.19	.....	1.19
Cap-de-la-Madeleine, p. ....	BB-BC	4.07	.....	4.07
N.-D. du-Mont-Carmel, p. ....	M	5.44	.....	5.44
N.-D. du-Mont-Carmel, p. ....	B-C	0.53	.....	0.53
N.-N. de la Présentation d'Al- maville, p. ....	M	2.74	.....	2.74
St-Louis-de-France, p. ....	M	4.72	.....	4.72
St-Tite, ville (town) ....	G	.....	1.13	1.13
St-Tite, ville (town) ....	M	.....	1.74	1.74
		41.07	88.17	129.24
<b>CHARLEVOIX</b>				
Baie St-Paul, p. ....	G	5.72	1.99	7.71
Les Eboulements. ....	G	.....	4.13	4.13
Pointe-au-Pic, v. ....	G	.....	1.36	1.36
Pointe-au-Pic, v. ....	MB-BM	.....	2.44	2.44
St-Irénée. ....	G	.....	1.79	1.79
St-Siméon, v. ....	G	1.07	0.82	1.89
St-Etienne-de-la-Malbaie, p. .	G	6.54	7.51	14.05
La Malbaie, v. ....	G	.....	0.64	0.64
La Malbaie, v. ....	MB-BM	0.70	1.42	2.12
Charlevoix Est-East. ....	M	.....	0.94	0.94
Baie St-Paul, v. ....	G	1.21	0.35	1.56
Baie St-Paul, v. ....	M	.....	0.69	0.69
Cap-à-l'Aigle, v. ....	G	3.79	.....	3.79

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
<b>CHARLEVOIX (suite-con.)</b>				
Rivière-du-Gouffre.....	G	5.92	0.46	6.38
Ste-Agnès, p.....	G	8.08	....	8.08
St-Frs-Xavier-de-la-Pte Riv.,p	G	10.60	....	10.60
St-Hilarion, p.....	G	7.84	1.00	8.84
St-Urbain, p.....	G	3.30	0.18	3.48
St-Fidèle, p.....	G	11.34	0.23	11.57
St-Siméon, p.....	G	3.82	....	3.82
		69.93	25.95	95.88
<b>CHATEAUGUAY</b>				
St-Antoine-Abbé, Ptie, N. E.- N.E. Pt.....	G	....	9.20	9.20
St-Chrysostôme, p.....	G	....	12.39	12.39
St-Chrysostôme, p.....	M	....	8.72	8.72
St-Chrysostôme, p.....	B-C	....	1.10	1.10
St-Joachim, p.....	G	....	3.34	3.34
St-Joachim, p.....	M	4.92	6.93	11.85
St-Joachim, p.....	B-C	....	0.03	0.03
Très St-Sacrement, p.....	G	....	15.72	15.72
Très St-Sacrement, p.....	M	7.30	1.07	8.37
St-Malachie, p.....	G	....	30.05	30.05
St-Malachie, p.....	M	7.81	6.70	14.51
Ste-Martine, p.....	G	1.70	1.91	3.61
Ste-Martine, p.....	M	1.78	0.21	1.99
Ste-Martine, p.....	MB-BM	4.31	....	4.31
Léry, ville (town).....	G	....	0.83	0.83
Léry, ville (town).....	M	3.58	1.60	5.18
Ormstown, v.....	G	0.29	1.47	1.76
Ormstown, v.....	M	0.88	0.26	1.14
Ste-Philomène, p.....	G	....	8.17	8.17
Ste-Philomène, p.....	M	4.89	1.83	6.72
St-Chrysostôme, v.....	M	....	3.02	3.02
Châteauguay, ville, (town)...	G	....	0.48	0.48
Châteauguay, ville (town)...	M	....	4.66	4.66
Châteauguay, ville (town)...	B-C	....	1.85	1.85
Ste-Clothilde, p.....	G	....	12.49	12.49
Ste-Clothilde, p.....	M	....	5.93	5.93
St-Urbain, p.....	G	0.53	....	0.53
St-Urbain, p.....	M	3.74	....	3.74
Howick, v.....	M	1.18	....	1.18
Howick, v.....	B-C	0.08	....	0.08
		42.99	139.96	182.95

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>CHICOUTIMI</b>				
Bégin, c, (t).....	G	.....	3.15	3.15
L'Anse-St-Jean.....	G	.....	6.17	6.17
Laterrière, v.....	G	.....	2.13	2.13
N. D.-de-Laterrière, p.....	G	.....	24.15	24.15
Rivière-du-Moulin, v.....	G	1.00	1.08	2.08
St-Ambroise, p.....	G	.....	21.52	21.52
St-Ambroise, v.....	G	.....	4.41	4.41
Ste-Anne, v.....	G	.....	1.53	1.53
St-Honoré, p.....	G	.....	15.22	15.22
Taché, c, (t).....	G	1.40	16.16	17.56
Tremblay, c, (t).....	G	.....	35.19	35.19
Chicoutimi, c, (t).....	G	9.38	31.34	40.72
St-Fulgence, p.....	G	.....	10.69	10.69
Bagotville, division N.O.-N.W.	G	3.38	16.53	19.91
St-Dominique-de-Jonquières, p.	G	5.77	21.33	27.10
Bagotville, ville (town).....	G	1.55	2.04	3.59
Grande Baie, v.....	G	.....	2.24	2.24
Grande-Baie, v.....	MB-BM	1.49	....	1.49
Larouche, p.....	G	7.54	3.00	10.54
Port Alfred, ville (town).....	G	1.38	3.59	4.97
Labrecque, c (t).....	G	.....	10.34	10.34
Saguenay, ville (town).....	G	.....	2.08	2.08
Grande Baie, p.....	G	.....	11.69	11.69
Kénogami, c, (t).....	G	3.60	....	3.60
Bourget, c, (t).....	G	.....	6.86	6.86
		36.49	252.44	288.93
<b>COMPTON</b>				
Clifton-Est-East, c, (t).....	G	10.15	0.78	10.93
Sawyerville, v.....	G	2.76	1.77	4.53
Compton, c, (t).....	G	7.82	6.77	14.59
Eaton, c, (t).....	G	16.64	7.66	24.30
Compton, v.....	G	3.41	3.78	7.19
Waterville, v.....	G	3.45	2.94	6.39
Waterville, v.....	M	.....	0.27	0.27
Westbury, c, (t).....	G	5.96	4.39	10.35
Auckland, c, (t).....	G	4.20	5.01	9.21
Bury, c, (t).....	G	10.98	17.54	28.52
Ditton, c (t).....	G	.....	19.39	19.39
Hampden, c, (t).....	G	.....	4.40	4.40
Lingwick, c, (t).....	G	11.73	10.26	21.99
St-Venant-de-Hereford, p....	G	5.70	1.36	7.06
Scotstown, ville (town).....	G	....	5.61	5.61



COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length		Longueur totale
		Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	
COUNTY and MUNICIPALITY		— Highways	Municipal roads	Total length
<b>COMPTON (suite—con.)</b>				
Newport, c. (t).....	G	0.30	8.10	8.40
Cookshire, ville (town).....	G	3.87	0.58	4.45
East Angus, ville (town).....	G	2.82	1.00	3.82
Emberton, c. (t).....	G	.....	6.10	6.10
Hereford, c. (t).....	G	6.09	.....	6.09
Ste-Edwidge-de-Clifton, p....	G	.....	13.84	13.84
Ste-Herménégilde, p.....	G	.....	3.65	3.65
Clifton, c. (t).....	G	.....	4.13	4.13
St-Isidore d'Auckland.....	G	.....	1.57	1.57
		95.88	130.90	226.78

**DEUX-MONTAGNES**

L'Annonciation, v.....	G	1.99	0.98	2.97
St-Augustin, p.....	G	.....	3.10	3.10
St-Augustin, p.....	M	5.47	12.28	17.75
St-Benoit, p.....	G	.....	21.64	21.64
St-Benoit, v.....	G	.....	1.40	1.40
St-Joseph-du-Lac, p.....	G	3.13	3.88	7.01
St-Eustache, p.....	G	.....	1.19	1.19
St-Eustache, p.....	M	7.70	17.10	24.80
St-Eustache, p.....	BB-BC	2.31	1.96	4.27
St-Eustache, v.....	M	1.44	2.13	3.57
St-Eustache-sur-le-Lac, v....	M	.....	3.71	3.71
St-Eustache-sur-le-Lac, v....	MB-BM	1.96	.....	1.96
L'Annonciation d'Oka, ptie Nord-North part, p.....	G	8.62	2.05	10.67
St-Hermas, p.....	G	4.85	6.72	11.57
Ste-Monique, p.....	BB-BC	0.19	.....	0.19
St-Placide, p.....	G	6.72	5.81	12.53
St-Scholastique, p.....	G	2.64	0.17	2.81
St-Scholastique, p.....	M	1.88	9.16	11.04
St-Scholastique, v.....	M	.....	2.39	2.39
St-Colomban, p.....	G	.....	0.32	0.32
		48.90	95.99	144.89

**DORCHESTER**

St-Bernard, p.....	G	.....	16.32	16.32
Ste-Claire, p.....	G	.....	5.02	5.02
St-Edouard-de-Frampton, p..	G	.....	6.74	6.74
Ste-Hénédine, p.....	G	.....	9.05	9.05
St-Isidore, p.....	G	6.18	18.88	25.06
St-Isidore, v.....	G	.....	2.61	2.61
St-Malachie, p.....	G	.....	9.81	9.81



TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

AROUND THE ISLAND OF MONTREAL

Sainte-Genève



LACHUTE-SAINTE-AGATHE

Saint-Adolphe-de-Howard et le lac Saint-Joseph

Saint-Adolphe-de-Howard and Lake Saint-Joseph

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>DORCHESTER (suite—con.)</b>				
Ste-Marguerite, p.....	G	....	1.34	1.34
St-Maxime, p.....	G	4.59	4.81	9.40
Watford-Ouest-West, c, (t) ..	G	6.97	7.82	14.79
St-Odilon-de-Cranbourne, p..	G	....	5.72	5.72
Ste-Germaine, p.....	G	....	10.79	10.79
St-Anselme, v.....	G	....	1.33	1.33
St-Anselme, v.....	M	....	1.44	1.44
St-Léon-de-Standon.....	G	....	6.81	6.81
St-Anselme, p.....	G	....	7.36	7.36
Ste-Justine, p.....	G	8.04	1.01	9.05
Ste-Rose-de-Watford.....	G	4.02	6.47	10.49
Louis-Joliet, p.....	G	....	0.68	0.68
St-Benjamin, p.....	G	....	0.33	0.33
St-Cyprien, p.....	G	....	1.00	1.00
		29.80	125.34	155.14
<b>DRUMMOND</b>				
Durham-Sud, v.....	G	0.69	0.76	1.45
Kingsey, c, (t).....	G	....	21.07	21.07
Kingsey Falls, v.....	G	0.96	1.13	2.09
Notre-Dame-du-Bon-Conseil,p	G	7.08	12.44	19.52
St-Cyrille, v.....	G	1.17	0.95	2.12
St-Cyrille, v.....	M	....	0.42	0.42
St-Germain-de-Grantham, p.	G	10.29	1.05	11.34
Wendover & Simpson, c, (t).	G	5.07	6.60	11.67
Durham-Sud-South.....	G	7.92	2.17	10.09
Wickham-Ouest-West, c, (t).	G	....	8.02	8.02
Wickham-Ouest-West, v.....	M	....	1.74	1.74
Drummondville, ville (town).	G	2.42	....	2.42
Drummondville, ville (town).	M	0.73	....	0.73
Durham, c, (t).....	G	4.73	0.42	5.15
Grantham.....	G	3.07	0.68	3.75
Kingsey Falls, p.....	G	3.78	1.07	4.85
L'Avenir.....	G	5.80	0.23	6.03
St-Edmond-de-Grantham, p.	G	2.83	....	2.83
Wickham, c, (t).....	G	8.69	....	8.69
St-Eugène-de-Grantham, p..	G	8.31	....	8.31
St-Lucien, p.....	G	....	2.04	2.04
St-Joseph-de-Grantham, v...	G	....	0.14	0.14
		73.54	60.93	134.47
<b>FRONTENAC</b>				
Chesham, c, (t).....	G	....	3.39	3.39
Courcelles, p.....	G	3.33	4.58	7.91

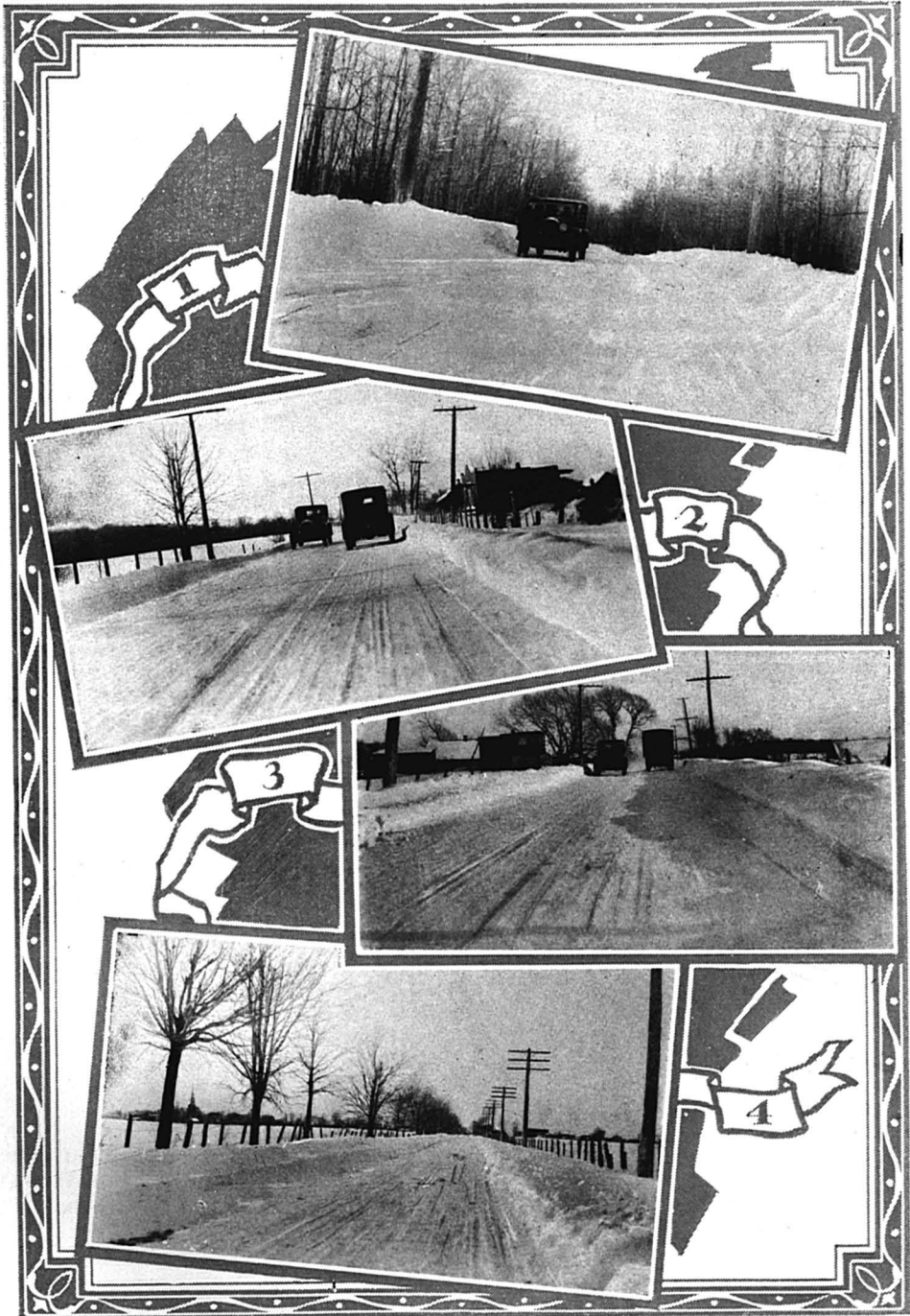
COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
<b>FRONTENAC (suite-con.)</b>				
Ditchfield & Spalding, c, (t) . . . . .	G	9.30	5.20	14.50
Gayhurst, c, (t) . . . . .	G	....	7.15	7.15
Lampton, p. . . . .	G	5.40	15.49	20.89
Risborough et Partie de-and Part of Marlow, c, (t) . . . . .	G	....	7.07	7.07
Ste-Cécile-de-Whitton, p. . . . .	G	....	7.29	7.29
St-Evariste-de-Forsyth. . . . .	G	7.67	1.43	9.10
St-Evariste-de-Forsyth. . . . .	M	....	0.13	0.13
St-Gédéon, p. . . . .	G	....	7.93	7.93
St-Hubert-de-Spalding, p. . . . .	G	....	6.81	6.81
St-Ludger, v. . . . .	G	....	0.48	0.48
St-Sébastien d'Aylmer, p. . . . .	G	....	9.18	9.18
Winslow Nord-North, c, (t) . . . . .	G	6.06	5.10	11.16
Winslow Sud-South, c. . . . .	G	18.84	1.17	20.01
Mégantic, ville, (town) . . . . .	G	1.22	4.06	5.28
Mégantic, ville, (town) . . . . .	M	1.59	....	1.59
Lambton, v. . . . .	G	0.70	....	0.70
Lambton, v. . . . .	M	....	0.63	0.63
Marston-Sud, c, (town) . . . . .	G	2.07	2.54	4.61
Whitton, c, (t) . . . . .	G	10.44	0.54	10.98
St-Augustin-de-Woburn, p. . . . .	G	5.11	....	5.11
St-Hilaire-de-Dorset, p. . . . .	G	....	0.09	0.09
St-Méthode d'Adstock, p. . . . .	G	....	1.53	1.53
Guyhurst-Sud-Est-South- East, c, (t) . . . . .	G	....	0.55	0.55
		71.73	92.34	164.07

**GASPÉ**

Chandler, v. . . . .	G	1.66	....	1.66
Gaspé, v. . . . .	G	3.82	1.46	5.28
St-Maurice, p. . . . .	G	8.54	....	8.54
Cloridorme, c, (t) . . . . .	G	19.59	....	19.59
Fox, c, (t) & Sydenham-Nord North. . . . .	G	16.33	0.77	17.10
Grande Vallée des Monts. . . . .	G	7.20	....	7.20
Sydenham-Sud-South. . . . .	G	6.90	....	6.90
Percé, p. . . . .	G	10.62	....	10.62
York, c, (t) . . . . .	G	11.44	1.00	12.44
Douglass-Ouest-West. . . . .	G	7.66	....	7.66
St-Joachim-de-Tourelle, p. . . . .	G	6.26	....	6.26
Christie. . . . .	G	10.69	....	10.69
Duchesnay. . . . .	G	9.57	....	9.57
St-Maxime-du-Mont-Louis, p. . . . .	G	13.19	....	13.19

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
<b>GASPÉ (suite—con.)</b>				
Ste-Madeleine-de-la-Riv.-Ma- deleine.....	G	14.61	.....	14.61
Cap Chat.....	G	1.08	.....	1.08
Baie-de-Gaspé-Sud.....	G	4.68	.....	4.68
St-Norbert-du-Cap-Chat, p..	G	8.97	.....	8.97
Ste-Anne-des-Monts.....	G	9.84	.....	9.84
Taschereau, c, (t).....	G	10.33	.....	10.33
Douglas-Est-East.....	G	11.31	.....	11.31
St-Pierre-de-la-Malbaie, No 2	G	4.00	.....	4.00
St-Pierre-de-la-Malbaie, No 1	G	8.62	.....	8.62
L'Anse-du-Cap.....	G	9.52	.....	9.52
Grande Rivière.....	G	6.38	.....	6.38
Pabos.....	G	10.48	.....	10.48
Newport, c.....	G	7.72	.....	7.72
		241.01	3.23	244.24
<b>HULL</b>				
Hull-Est, c, (t).....	G	.....	2.53	2.53
Masham-Sud-South, c, (T)..	G	.....	9.70	9.70
Bouchette, c, (t).....	G	6.28	.....	6.28
Egan-Sud-South, c, (t).....	G	.....	1.49	1.49
Hull-Ouest-West, c, (t).....	G	11.40	5.17	16.57
Hull-Ouest-West, c, (t).....	M	4.20	.....	4.20
Hull-Sud-South, c, (t).....	G	2.17	22.97	25.14
Hull-Sud-South, c, (t).....	M	1.17	.....	1.17
Hull-Sud-south, c, (t).....	BB-BC	4.30	.....	4.30
Maniwaki, c, (t).....	G	1.75	1.41	3.16
Aumond, c, (t).....	G	16.20	.....	16.20
Aylmer, ville (town).....	M	1.94	.....	1.94
Wakefield, c, (t).....	G	1.77	.....	1.77
Wakefield, v.....	G	1.05	0.14	1.19
Eardley, c, (t).....	G	14.73	.....	14.73
Messines.....	G	8.55	.....	8.55
Réserve de Maniwaki.....	G	4.28	.....	4.28
Kensington, c, (t).....	G	6.22	.....	6.22
Gracefield, v.....	G	.....	0.86	0.86
Aylwin, c, (t).....	G	.....	6.77	6.77
		86.01	51.04	137.05
<b>HUNTINGDON</b>				
Huntingdon, ville (town)....	G	.....	0.39	0.39
Huntingdon, ville (town)....	M	0.85	4.56	5.41
Ste-Barbe, p.....	G	1.62	6.36	7.98

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>HUNTINGDON (suite-con.)</b>				
Ste-Barbe, p.....	M	5.01	.....	5.01
Godmanchester, c, (t).....	G	.....	41.49	41.49
Godmanchester, c, (t).....	M	12.97	7.82	20.79
Godmanchester, c, (t).....	B-C	1.40	0.63	2.03
Hemmingford, c, (t).....	G	.....	4.78	4.78
Hemmingford, c, (t).....	M	8.62	6.40	15.02
Hemmingford, c, (t).....	MB-BM	0.60	0.65	1.25
Hinchinbrooke, c, (t).....	G	.....	61.18	61.18
Hinchinbrooke, c, (t).....	M	.....	1.11	1.11
Hinchinbrooke, c, (t).....	B-C	.....	0.54	0.54
Elgin, c, (t).....	G	.....	21.50	21.50
Elgin, c, (t).....	M	0.70	10.29	10.99
Elgin, c, (t).....	B-C	.....	0.27	0.27
Havelock, c, (t).....	G	.....	12.37	12.37
Havelock, c, (t).....	M	.....	1.61	1.61
Franklin, c, (t).....	G	.....	29.13	29.13
Dundee, c, (t).....	G	6.34	13.30	19.64
Dundee, c, (t).....	M	.....	9.92	9.92
St-Anicet.....	G	13.15	25.38	38.53
St-Anicet.....	M	1.75	0.28	2.03
		53.01	259.96	312.97
<b>IBERVILLE</b>				
Iberville, ville (town).....	M	1.64	1.80	3.44
St-Alexandre, p.....	G	.....	14.35	14.35
St-Alexandre, v.....	G	.....	1.24	1.24
Ste-Anne-de-Sabrevois, p....	G	.....	1.56	1.56
Ste-Anne-de-Sabrevois, p....	M	5.30	3.12	8.42
St-Athanase, p.....	G	2.06	12.62	14.68
St-Athanase, p.....	M	3.11	.....	3.11
Ste-Brigide, p.....	G	6.98	18.05	25.03
St-Grégoire-le-Grand, p.....	G	6.57	28.38	34.95
St-Georges-de-Henryville, p..	G	.....	7.37	7.37
St-Georges-de-Henryville, p..	M	3.63	2.36	5.99
St-Sébastien, p.....	G	.....	12.46	12.46
St-Sébastien, p.....	M	3.79	1.64	5.43
Henryville, v.....	M	1.00	0.97	1.97
Henryville, v.....	G	.....	0.10	0.10
		34.08	106.02	140.10
<b>ILES-DE-LA-MADELEINE</b>				
Havre-Aubert.....	G	.....	7.15	7.15
Etang-du-Nord.....	G	.....	18.40	18.40
Havre-aux-Maisons.....	G	.....	15.50	15.50
			41.05	41.05



**ENTRETIEN D'HIVER**

*District de Montréal—Fin de février 1929—*  
 Chemins ouverts et entretenus par le département. 1. Près de Cartierville; 2. et 3. Près de Sainte-Rose; 4. Près de Saint-Martin.

**WINTER MAINTENANCE**

*District of Montreal—Late February 1929—*  
 Roads opened and maintained by the Department. 1. Near Cartierville; 2 and 3. Near Sainte-Rose; 4. Near Saint Martin.

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
<b>JACQUES-CARTIER</b>				
St-Joachim-de-la-Pointe				
Claire, p.....	M	.....	7.64	7.64
St-Laurent, p.....	M	.....	1.34	1.34
LaSalle, ville (town).....	MB-BM	4.56	1.99	6.55
Senneville, v.....	MB-BM	4.24	.....	4.24
Roxboro, ville (town).....	M	0.75	.....	0.75
Saraguay, v.....	MB-BM	1.38	.....	1.38
Baie d'Urfée, ville (town)....	MB-BM	2.63	.....	2.63
Beaconsfield, ville (town)....	M	.....	1.60	1.60
Beaconsfield, ville (town)....	MB-BM	3.53	0.38	3.91
Dorval, ville (town).....	MB-BM	3.35	.....	3.35
Pte-Claire, ville (town).....	MB-BM	3.37	.....	3.37
Ste-Anne-de-Bellevue, ville, (town).....	M	0.67	.....	0.67
Ste-Anne-de-Bellevue, ville, (town).....	BB-BC	0.40	.....	0.40
Ste-Geneviève, p.....	M	8.58	4.20	12.78
Ste-Geneviève, v.....	M	0.67	0.28	0.95
Ste-Geneviève-de-Pierrefonds,v.	M	0.97	0.51	1.48
St-Pierre, ville (town).....	BB-BC	0.61	.....	0.61
N.-D.-de-Liesse.....	M	.....	0.57	0.57
St-Raphael-de-l'Ile-Bizard...	M	.....	6.03	6.03
		35.71	24.54	60.25
<b>JOLIETTE</b>				
N.-D.-de-Lourdes, p.....	G	.....	7.00	7.00
Ste-Béatrix, p.....	G	.....	1.93	1.93
Ste-Emélie-de-l'Energie, p...	G	4.20	3.34	7.54
St-Jean-de-Matha, p.....	G	.....	8.86	8.86
St-Thomas, p.....	G	8.64	3.93	12.57
St-Ambroise-de-Kildare, p...	G	6.96	.....	6.96
St-Félix-de-Valois, v.....	G	.....	0.24	0.24
St-Félix-de-Valois, v.....	M	.....	0.85	0.85
St-Paul, p.....	G	0.09	5.19	5.28
St-Paul, p.....	SG-SC	.....	2.50	2.50
Ste-Elizabeth.....	G	.....	9.32	9.32
St-Félix-de-Valois, p.....	G	.....	3.71	3.71
St-Félix-de-Valois, p.....	M	.....	0.90	0.90
St-Charles-Boromé, p.....	G	5.66	2.55	8.21
Sacré-Cœur-de-Jésus-de- Crabtree Mills, p.....	G	3.64	2.62	6.26
St-Paul, v.....	G	2.09	1.94	4.03
Comté de (County of) Jo- liette.....	G	2.44	.....	2.44



COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>JOLIETTE (suite—con.)</b>				
St-Alph.-de-Rodriguez, p. . . . .	G	4.12	....	4.12
Ste-Mélanie d'Ailleboust, p. . . . .	G	....	2.50	2.50
Tracy, c, (t) . . . . .	G	2.45	....	2.45
		40.29	57.38	97.67
<b>KAMOURASKA</b>				
Ste-Hélène, p. . . . .	G	5.08	17.35	22.43
St-Pascal, p. . . . .	G	6.62	24.03	30.65
St-Pascal, p. . . . .	M	0.86	....	0.86
St-Pacôme, p. . . . .	G	1.87	17.96	19.83
Kamouraska, v. . . . .	G	....	4.15	4.15
St-Germain, p. . . . .	G	....	14.80	14.80
St-Joseph, p. . . . .	G	....	9.24	9.24
Woodbridge, c, (t) . . . . .	G	....	24.02	24.02
St-Alexandre, p. . . . .	G	....	26.88	26.88
Comté (County of) Kamou- raska. . . . .	G	....	7.71	7.71
Rivière-Ouelle, p. . . . .	G	1.14	20.36	21.50
Ste-Anne-de-la-Pocatière, p. . . . .	G	6.04	18.05	24.09
Ste-Anne-de-la-Pocatière, p. . . . .	M	0.44	....	0.44
St-André, p. . . . .	G	8.39	12.81	21.20
St-Pacôme, c. . . . .	G	1.40	2.54	3.94
St-Eleuthère, p. . . . .	G	....	7.05	7.05
St-Onésime d'Ixworth, p. . . . .	G	....	4.14	4.14
St-Philippe-de-Néri, p. . . . .	G	5.61	5.37	10.98
Mont-Carmel, p. . . . .	G	....	8.51	8.51
Kamouraska, p. . . . .	G	....	16.19	16.19
St-Dénis, p. . . . .	G	....	11.33	11.33
Notre-Dame-du-Portage, p. . . . .	G	3.00	....	3.00
Andréville, v. . . . .	G	1.11	....	1.11
		41.56	252.49	294.05
<b>LABELLE</b>				
Ferme-Neuve, v. . . . .	G	....	2.52	2.52
Mont-Laurier, v. . . . .	G	6.92	6.68	13.60
Boyer-Ouest-West, c, (t) . . . . .	G	9.83	....	9.83
Campbell Est-East, c, (t) . . . . .	G	18.08	....	18.08
Campbell, c, (t) . . . . .	G	4.87	6.66	11.53
Clyde; c, (t) . . . . .	G	11.25	....	11.25
Joly, c, (t) . . . . .	G	7.15	....	7.15
Labelle, v. . . . .	G	0.22	....	0.22
L'Annonciation, v. . . . .	G	1.22	1.38	2.60
Loranger, c, (t) . . . . .	G	6.24	....	6.24

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>LABELLE (suite—con.)</b>				
Marchand, c, (t).....	G	12.83	.....	12.83
Val-Barrette, v.....	G	1.67	.....	1.67
Robertson & Pope, c, (t)....	G	13.33	.....	13.33
Kiamika, c, (t).....	G	0.50	.....	0.50
Montigny, c, (t).....	G	2.69	.....	2.69
Lacaille.....	G	3.86	.....	3.86
Nomingue, v.....	G	0.95	.....	0.95
Wurtele, Gravel, Moreau & Pope, c, (t).....	G	.....	4.89	4.89
		101.61	22.13	123.74

**LAC ST-JEAN**

Albanel, c, (t).....	G	4.01	7.42	11.43
Hébertville, p.....	G	5.83	26.01	31.84
Hébertville, v.....	G	1.17	1.79	2.96
St-Bruno, p.....	G	7.82	11.59	19.41
St-Bruno, p.....	M	1.00	.....	1.00
Roberval, p.....	G	2.30	9.01	11.31
Roberval, p.....	M	6.16	.....	6.16
Ste-Croix, p.....	G	3.44	14.93	18.37
St-Gédéon, v.....	G	.....	1.22	1.22
St-Joseph d'Alma, p.....	G	3.82	18.90	22.72
St-Gédéon, p.....	G	.....	13.61	13.61
St-Prime, p.....	G	4.12	11.82	15.94
St-Prime, p.....	M	3.70	.....	3.70
Hébertville, sta. v.....	G	.....	2.26	2.26
Hébertville, sta. v.....	M	0.99	.....	0.99
L'Ascension de Notre-Sei- gneur, p.....	G	.....	9.25	9.25
Normandin, c, (t).....	G	8.90	11.72	20.62
St-Félicien, p.....	G	3.92	17.28	21.20
St-Félicien, p.....	M	.....	0.94	0.94
St-Louis-de-Chambord, p....	G	10.21	7.81	18.02
St-Louis-de-Chambord, p....	M	.....	0.52	0.52
St-Thomas d'Aquin, p.....	G	.....	8.95	8.95
St-Frs. de Sales, p.....	G	.....	6.72	6.72
Delisle, c, (t).....	G	10.30	19.29	29.59
Péribonka.....	G	9.09	0.50	9.59
Roberval, ville (town).....	G	.....	2.19	2.19
Roberval, ville (town).....	M	2.29	.....	2.29
St-Bruno, v.....	G	0.19	.....	0.19
St-Bruno, v.....	M	1.31	.....	1.31
St-Cœur-de-Marie, v.....	G	0.81	0.61	1.42

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length		Longueur totale
		Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	
COUNTY and MUNICIPALITY		Highways	Municipal roads	Total length
<b>LAC ST-JEAN (suite-con.)</b>				
St-Félicien, v.....	G	1.13	1.41	2.54
St-Henri-de-Taillon, p.....	G	9.50	4.14	13.64
St-Jérôme, p.....	G	7.43	13.78	21.21
St-Jérôme, v.....	G	0.66	0.96	1.62
St-Joseph d'Alma, v.....	G	2.08	.....	2.08
St-Méthode.....	G	9.92	.....	9.92
Val-Jalbert, v.....	G	0.80	.....	0.80
St-Prime, v.....	G	.....	0.55	0.55
Notre-Dame-de-la-Dorée, p..	G	.....	8.16	8.16
Ste-Hedwidge, p.....	G	.....	8.59	8.59
St-Thomas Dydime.....	G	.....	1.66	1.66
St-Augustin, p.....	G	.....	4.75	4.75
St-André, p. è.....	G	.....	1.06	1.06
Normandin, v.....	G	.....	0.57	0.57
Gérardville.....	G	.....	1.28	1.28
St.-Eug.-de-Mistassini,.....	G	.....	1.00	1.00
Ste-Monique-de-Honfleur, p.	G	7.22	.....	7.22
St-Michel-de-Mistassini,.....	G	3.72	.....	3.72
		133.84	252.25	386.09

**LAPRAIRIE**

Delson, v.....	M	1.49	0.68	2.17
Delson, v.....	MB-BM	.....	0.41	0.41
St-Isidore, p.....	G	2.68	3.62	6.30
St-Isidore, p.....	M	2.07	4.63	6.70
St-Mathieu, p.....	M	4.34	5.48	9.82
St-Mathieu, p.....	G	.....	0.26	0.26
St-Mathieu, p.....	SG-SC	.....	0.78	0.78
St-Jacques-le-Mineur, p.....	G	.....	4.63	4.63
St-Jacques-le-Mineur, p.....	G	.....	6.18	6.18
St-Jacques-le-Mineur, p.....	BB-BC	7.73	.....	7.73
Laprairie, p.....	SG-SC	.....	4.96	4.96
Laprairie, p.....	M	6.78	.....	6.78
Laprairie, p.....	MB-BM	1.72	1.02	2.74
Laprairie, p.....	B-C	0.38	.....	0.38
Laprairie, p.....	BB-BC	6.61	.....	6.61
Laprairie, p.....	G	.....	2.16	2.16
Laprairie, ville (town).....	G	.....	0.70	0.70
Laprairie, ville (town).....	B-C	1.87	0.60	2.47
Laprairie, ville (town).....	BB-BC	1.84	.....	1.84
St-Constant, p.....	G	.....	0.48	0.48
St-Constant, p.....	M	2.35	17.11	19.46
St-Constant, p.....	SG-SC	.....	1.55	1.55
St-Constant, p.....	MB-BM	.....	2.55	2.55



TOUR DE LA GASPÉSIE

Cap-Chat

AROUND GASPÉ PENINSULA

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
<b>LAPRAIRIE (suite-con.)</b>				
Réserve-de-Caughnawaga....	G	....	3.10	3.10
Réserve-de-Caughnawaga....	M	4.48	4.42	8.90
Réserve-de-Caughnawaga....	MB-BM	3.48	.....	3.48
St-Philippe, p.....	SG-SC	....	0.57	0.57
St-Philippe, p.....	BB-BC	6.49	....	6.49
		54.31	65.89	120.20
<b>L'ASSOMPTION</b>				
St-Roch-Ouest-West, p.....	G	3.68	8.21	11.89
L'Assomption, p.....	G	3.70	3.04	6.74
L'Assomption, p.....	SG-SC	....	5.76	5.76
L'Assomption, p.....	M	4.86	....	4.86
St-Henri-de-Mascouche, p....	SG-SC	....	3.71	3.71
St-Henri-de-Masc., p.....	G	6.60	0.98	7.58
L'Épiphanie, p.....	SG-SC	....	0.48	0.48
L'Épiphanie, p.....	G	3.18	4.24	7.42
L'Épiphanie, v.....	G	0.23	....	0.23
L'Épiphanie, v.....	M	1.11	1.38	2.49
St-Roch-de-l'Achigan, p.....	G	6.37	16.59	22.96
Laurentides, ville (town)....	G	1.40	2.65	4.05
Repentigny, p.....	G	....	8.26	8.26
Repentigny, p.....	BB-BC	0.41	....	0.41
St-Lin, p.....	SG-SC	....	1.04	1.04
St-Lin, p.....	G	2.22	8.38	10.60
Charlemagne, v.....	G	....	0.46	0.46
Charlemagne, v.....	M	1.22	....	1.22
L'Assomption, v.....	G	0.33	0.13	0.46
L'Assomption, v.....	M	1.35	....	1.35
St-Paul l'Ermitte, p.....	M	3.61	1.61	5.22
St-Sulpice.....	G	....	2.12	2.12
St-Sulpice.....	M	5.67	....	5.67
Lachenaie.....	G	8.19	....	8.19
Lachenaie.....	B	0.19	....	0.19
St-Joachim, p.....	G	....	2.42	2.42
St-Gérard-de-Magella, p.....	SG-SC	....	1.22	1.22
		54.32	72.68	127.00
<b>LAVAL</b>				
Laval-sur-le-lac, ville (town) .	MB-BM	1.91	.....	1.91
St-Vincent-de-Paul, p.....	M	2.82	14.49	17.31
St-Vincent-de-Paul, p.....	MB-BM	0.81	0.35	1.16
St-Vincent-de-Paul, p.....	B-C	2.13	....	2.13
Ste-Rose, p.....	M	4.70	12.92	17.62

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
LAVAL (suite-con.)				
Ste-Rose, p. ....	B-C	1.18	....	1.18
Ste-Rose, ville (town).....	M	0.36	1.02	1.38
Ste-Rose, ville (town).....	B-C	2.27	0.63	2.90
Comté de (County of) Laval.	M	5.17	....	5.17
Laval-des Rapides, ville (town)	M	2.53	0.51	3.04
L'Abord-à-Plouffe, v. ....	M	2.49	1.07	3.56
L'Abord-à-Plouffe, v. ....	MB-BM	0.53	....	0.53
Montréal-Nord-North, (ville) town).....	M	3.71	....	3.71
Pointe-aux-Trembles, ville (Town).....	M	0.49	1.12	1.61
Pointe-aux-Trembles, ville (Town).....	MB-BM	1.01	....	1.01
Pointe-aux-Trembles, ville (town).....	BB-BC	3.97	....	3.97
Pont Viau.....	M	0.92	0.45	1.37
Pont Viau.....	MB-BM	0.09	....	0.09
Ste-Dorothée, p. ....	M	0.82	3.96	4.78
Ste-Dorothée, p. ....	MB-BM	8.27	0.72	8.99
St-Elzéar, p. ....	M	....	5.59	5.59
St-François-de-Sales, p. ....	M	4.62	7.71	12.33
St-Joseph de-la-Riv.-des- Prairies, p. ....	M	8.06	....	8.06
St-Léonard-de-Port-Maurice, p	M	....	3.59	3.59
St-Léonard-de-Port-Maurice, ville (town).....	M	....	2.33	2.33
St-Martin, p. ....	M	2.90	17.09	19.99
St-Martin, p. ....	MB-BM	0.97	....	0.97
Ste-Rose-Ouest-West, p. ....	M	6.28	6.92	13.20
Montréal-Est-East, ville (town)	M	0.09	....	0.09
Montréal-Est-East, ville (town)	MB-BM	1.67	....	1.67
		70.77	80.47	151.24
LÉVIS				
St-Étienne-de-Lauzon.....	G	9.64	7.89	17.53
Ste-Hélène-de-Breakeyville, p	G	....	3.47	3.47
Ste-Hélène-de-Breakeyville, p	M	....	1.16	1.16
St-Lambert, p. ....	G	....	11.53	11.53
Charny, v. ....	G	....	2.11	2.11
Charny, v. ....	M	....	3.43	3.43
St-Jean-Chrysostôme, p. ....	G	....	15.00	15.00
St-Nicolas, Sud-South, p. ....	G	1.47	6.47	7.94
Rivière Boyer.....	G	....	4.51	4.51
Rivière Boyer.....	M	....	5.42	5.42

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
<b>LÉVIS (suite con.)</b>				
Lauzon, ville (town).....	G	.....	1.79	1.79
Lauzon, ville (town).....	M	3.93	.....	3.93
Lévis, cité (city).....	M	1.23	.....	1.23
Lévis, cité (city).....	B-C	0.99	.....	0.99
St-David, p.....	B-C	1.95	.....	1.95
St-David, p.....	G	.....	3.27	3.27
St-Henri, p.....	G	5.00	.....	5.00
St-Henri, p.....	M	2.30	.....	2.30
St-Henri, v.....	G	.....	0.33	0.33
St-Henri, v.....	M	0.38	.....	0.38
St-Louis-de-Pintendre, p....	G	.....	5.40	5.40
St-Louis-de-Pintendre, p....	M	5.59	.....	5.59
St-Nicolas, p.....	M	11.95	.....	11.95
St-Nicolas, p.....	G	0.96	2.12	3.08
St-Rédempteur, v.....	G	0.99	1.28	2.27
St-Romuald, p.....	G	1.70	3.89	5.59
St-Romuald, p.....	M	.....	7.21	7.21
St-Romuald, p.....	B-C	1.14	.....	1.14
St-Télesphore, p.....	B-C	0.94	.....	0.94
St-Télesphore, p.....	G	.....	0.50	0.50
St-Joseph-de-la-Pointe-de- Lévis, p.....	G	.....	3.65	3.65
		50.16	90.43	140.59
<b>L'ISLET</b>				
L'Islet, p.....	G	6.58	22.77	29.35
St-Eugène, p.....	G	.....	12.23	12.23
St-Pamphile, p.....	G	.....	14.77	14.77
Ste-Perpétue, p.....	G	.....	19.96	19.96
St-Roch-des-Aulnets.....	G	8.84	12.59	21.43
Arago, c, (t).....	G	.....	14.62	14.62
St-Aubert, p.....	G	.....	15.96	15.96
St-Jean-Port-Joli, p.....	G	9.50	22.05	31.55
St-Cyrille.....	G	.....	21.02	21.02
Ste-Louise, p.....	G	.....	22.29	22.29
Bonsecours, v.....	G	.....	0.72	0.72
Bonsecours, v.....	MB-BM	1.28	.....	1.28
Casgrain & Leverrier, c, (t)..	G	.....	16.41	16.41
Tourville.....	G	.....	5.44	5.44
Ashford, c, (t).....	G	.....	11.49	11.49
		26.20	212.32	238.52

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>LOTBINIÈRE</b>				
Ste-Agathe, p.....	G	.....	5.84	5.84
Ste-Agathe, v.....	G	.....	1.23	1.23
St-Jacques-de-Parisville.....	SG-SC	.....	0.98	0.98
St-Jacques-de-Parisville.....	G	.....	1.71	1.71
St-Narcisse, p.....	G	.....	10.65	10.65
St-Octave-de-Dosquet, p....	G	7.48	3.80	11.28
St-Patrice-de-Beaurivage, v..	G	.....	0.95	0.95
St-Sylvestre de Beaurivage, p	G	.....	12.05	12.05
St-Sylvestre, v.....	G	.....	1.08	1.08
St-Patrice-de-Beaurivage, p..	G	.....	9.61	9.61
Franceur, v.....	G	.....	2.84	2.84
St-Gilles, p.....	G	1.24	4.11	5.35
St-Edouard, p.....	G	.....	22.76	22.76
St-Ant.-de-Tilly, p.....	G	.....	1.23	1.23
St-Ant.-de-Tilly, p.....	M	8.20	.....	8.20
St-Agapit-de-Beaurivage, p..	G	6.71	5.78	12.49
Issoudun.....	G	.....	4.51	4.51
St-Flavien, p.....	G	.....	11.96	11.96
St-Flavien, v.....	G	.....	0.67	0.67
St-Flavien, v.....	M	.....	1.12	1.12
Deschaillons, v.....	G	1.30	0.43	1.73
Deschaillons, v.....	M	3.25	.....	3.25
Deschaillons, v.....	B-C	3.60	.....	3.60
Leclercville, v.....	G	.....	1.36	1.36
Leclercville, v.....	M	1.19	.....	1.19
Lotbinière, v.....	G	.....	0.19	0.19
Lotbinière, v.....	MB-BM	1.77	.....	1.77
St-Agapit, v.....	G	.....	0.99	0.99
St-Agapit, v.....	M	1.02	.....	1.02
Ste-Croix, p.....	M	10.58	3.53	14.11
Ste-Croix, v.....	G	.....	1.26	1.26
Ste-Croix, v.....	M	0.92	.....	0.92
Ste-Émilie, p.....	G	0.32	2.86	3.18
Ste-Émilie, p.....	M	0.88	.....	0.88
St-Louis-de-Lotbinière, p....	G	.....	2.10	2.10
St-Louis-de-Lotbinière, p....	M	8.04	.....	8.04
Fortierville, v.....	G	.....	0.53	0.53
Ste-Philomène-de-Fortierville, p	G	.....	1.03	1.03
Ste-Apollinaire, p.....	G	.....	2.54	2.54
		56.50	119.70	176.20
<b>MASKINONGÉ</b>				
Rivière-du-Loup, p.....	G	2.26	7.57	9.83
Rivière-du-Loup, p.....	M	3.34	.....	3.34





Longeant la rivière Gatineau

**MONT-LAURIER-HULL**

Along the Gatineau River



Sur la rivière du Lièvre

**BUCKINGHAM-MONT-LAURIER**

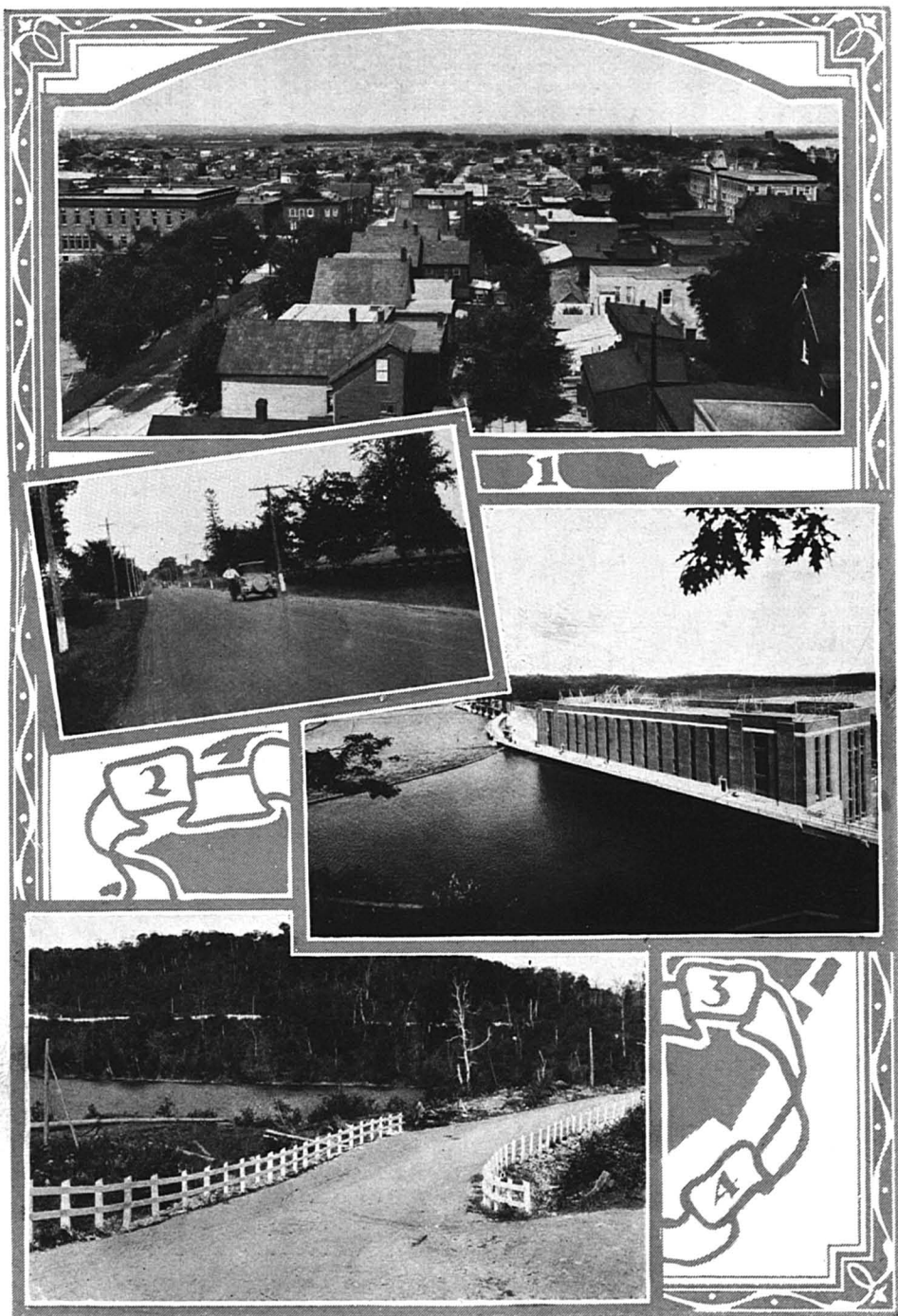
Along Rivière du Lièvre

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
<b>MASKINONGÉ (suite con.)</b>				
Rivière-du-Loup, p. ....	MB-BM	.....	0.74	0.74
Rivière-du-Loup, p. ....	BB-BC	2.08	.....	2.08
St-Paulin, v. ....	SG-SC	.....	0.68	0.68
St-Paulin, v. ....	G	0.43	.....	0.43
Ste-Ursule, p. ....	G	.....	3.86	3.86
St-Paulin, p. ....	SG-SC	.....	0.25	0.25
St-Paulin, p. ....	G	3.34	.....	3.34
Louiseville, ville (town) ....	M	0.92	.....	0.92
St-Jos.-de-Maskinongé, p. ....	G	.....	0.04	0.04
St-Jos.-de-Maskinongé, p. ....	M	5.87	.....	5.87
St-Jos.-de-Maskinongé, p. ....	B-C	1.21	0.27	1.48
St-Alexis-des-Monts, p. ....	SG-SC	.....	0.50	0.50
St-Alexis-des-Monts, p. ....	G	3.20	.....	3.20
St-Léon, p. ....	SG-SC	.....	0.41	0.41
St-Léon, p. ....	G	2.92	0.25	3.17
Hunterstown, c, (t) ....	G	1.21	0.85	2.06
		26.78	15.42	42.20
<b>MATANE</b>				
St-Jérôme, v. ....	G	0.94	2.36	3.30
St-Jérôme, v. ....	B-C	0.45	.....	0.45
St-Octave-de-Métis-Sud- South. ....	G	.....	1.54	1.54
St-Ulric, p. ....	G	7.72	.....	7.72
Dalibaire, c, (t) ....	G	9.73	.....	9.73
Métis-sur-Mer, v. ....	G	5.73	.....	5.73
Mont-Joli, v. ....	G	0.81	.....	0.81
N.-D.-de-L'Assomption-de- McNider, p. ....	G	9.84	2.36	12.20
Romieux-Ouest-West, c, (T) .	G	6.18	.....	6.18
Ste-Angèle-de-Mérici, v. ....	G	0.74	0.50	1.24
Ste-Félicité, p. ....	G	17.92	.....	17.92
Ste-Flavie, p. ....	G	11.16	4.37	15.53
St-Octave-de-Métis, p. ....	G	2.42	2.28	4.70
St-Ulric-de-Matane, v. ....	G	1.32	.....	1.32
St-Joseph-de-Lepage, p. ....	G	2.26	.....	2.26
Ste-Angèle-de-Mérici, p. ....	G	7.94	1.72	9.66
St-Jérôme-de-Matane, p. ....	G	9.83	0.38	10.21
St-Jean-Baptiste. ....	G	0.79	.....	0.79
Priceville, v. ....	G	.....	2.55	2.55
		95.78	18.06	113.84

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>MATAPÉDIA</b>				
Lac-au-Saumon, v. ....	G	4.75	5.52	10.27
St-Antoine-de-Padoue, de- Kempt, p. ....	G	....	4.27	4.27
St-Damase, p. ....	G	....	9.01	9.01
Val-Brillant, v. ....	G	1.01	0.69	1.70
St-Moïse, p. ....	G	8.81	2.69	11.50
Amqui, v. ....	G	1.22	1.65	2.87
Saindon, v. ....	G	1.01	1.73	2.74
Amqui, p. ....	G	7.86	4.90	12.76
Ste-Florence, p. ....	G	5.15	0.36	5.51
St-Jacques-le-Majeur-de- Causapsca, p. ....	G	8.70	....	8.70
Ste-Marie-de-Sayabec, p. ....	G	5.93	1.49	7.42
St-Pierre-du-Lac, p. ....	G	7.21	0.21	7.42
St-Moïse, v. ....	G	....	2.56	2.56
Ste-Jeanne d'Arc, p. ....	G	2.77	2.50	5.27
St-Léon-le-Grand, p. ....	G	....	3.51	3.51
		54.42	41.09	95.51
<b>MÉGANTIC</b>				
Bernierville, v. ....	G	1.69	0.38	2.07
Black Lake, ville (town)....	G	1.62	....	1.62
Black Lake, ville (town)....	M	1.47	....	1.47
Halifax-Nord-North, c, (t)...	G	2.70	2.86	5.56
Halifax, Sud-South, c, (t)....	G	4.79	0.12	4.91
Inverness, c, (t)....	G	....	10.94	10.94
Inverness, v. ....	G	....	2.01	2.01
Irlande-Sud-South. ....	G	10.93	1.36	12.29
Laurierville, v. ....	M	1.96	1.41	3.37
Leeds, c, (t)....	G	....	5.76	5.76
Leeds Est-East, c, (t)....	G	....	0.66	0.66
Notre-Dame-de-Lourdes, p... Plessisville, v. ....	G MB-BM	.... 2.59	4.71 ....	4.71 2.59
Robertsonville, v. ....	G	....	0.55	0.55
Robertsonville, v. ....	M	1.68	....	1.68
Somerset-Nord-North, c, T..	G	5.28	1.01	6.29
Somerset-Nord-North, c, T..	M	1.60	....	1.60
Somerset-Sud-South, c, T....	G	13.13	3.39	16.52
St-Jean-Baptiste, p. ....	G	2.34	4.32	6.66
Lyster, v. ....	G	0.47	0.76	1.23
St-Joseph-de-Coleraine, p....	G	5.73	2.23	7.96
St-Joseph-de-Coleraine, p....	MB-BM	0.24	....	0.24
Irlande Nord-North, c, (t)...	G	....	2.61	2.61
Ste-Anastasie-de-Nelson, p...	G	7.89	3.18	11.07

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length	Longueur
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads
<b>MÉGANTIC (suite—con.)</b>			
Amiante, v. ....	M	0.97	0.97
Sacré-Cœur-de-Marie, p. ....	G	5.12	3.10
St-Ant.-de-Pontbriand, p. ....	G	....	2.07
St-Ant.-de-Pontbriand, p. ....	M	1.74	....
Thetford-Sud-South, c, (t)...	G	....	0.82
Thetford-Sud-South, c, (t)...	M	1.61	....
Rivière-Blanche.....	G	0.34	0.95
Rivière-Blanche.....	MB-BM	0.39	....
		76.28	55.20
			131.48
<b>MISSISQUOI</b>			
Bedford, ville (town).....	G	0.54	1.81
Bedford, ville (town).....	MB-BM	1.54	....
Farnham-Ouest-West, c, (t)...	G	8.27	6.56
Frelighsburg, v. ....	G	1.17	1.06
Stanbridge, c. ....	G	7.40	8.47
St-Armand Est-East, p. ....	G	4.74	12.53
St-Armand-Ouest-West, p. ...	G	3.79	15.80
St-Georges-de-Clarenceville, .	G	6.90	2.50
St-Ignace-de-Stanbridge, p. ...	G	2.42	18.95
St-Pierre-de-Vérone à Pike River, p. ....	G	8.11	0.90
St-Pierre-de-Vérone à Pike River, p. ....	M	2.26	1.75
Ste-Sabine, p. ....	G	4.29	4.53
St-Thomas, p. ....	G	3.37	3.95
St-Thomas, p. ....	M	0.31	....
Clarenceville, v. ....	G	1.08	1.33
Clarenceville, v. ....	M	0.23	....
N.-D. de-Stanbridge.....	G	0.58	7.14
N.'D.-de-Stanbridge.....	M	....	0.92
Philipsburg, v. ....	G	1.10	2.88
Sweetsburg, v. ....	G	0.43	0.79
Sweetsburg, v. ....	M	1.04	....
Bedford, c, (t).....	G	2.91	3.80
Dunham, c, (t).....	G	14.82	6.69
Cowansville, v. ....	G	0.55	2.50
Cowansville, v. ....	M	1.61	0.52
Dunham, v. ....	G	0.29	1.73
Dunham, v. ....	M	0.94	....
Stanbridge station.....	G	1.73	0.97
Farnham, ville (town).....	M	1.57	....
Farnham, ville (town).....	G	0.76	....
		84.75	108.08
			192.83

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length		Longueur totale
		Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	
COUNTY and MUNICIPALITY		Highways	Municipal roads	Total length
<b>MONTCALM</b>				
Ste-Julienne, p.....	G	7.44	8.45	15.89
Chertsey, c, (t).....	G	11.95	2.25	14.20
St-Alexis, p.....	G	1.87	11.99	13.86
St-Alexis, v.....	G	2.21	1.05	3.26
Kilkenny, c, (t).....	G	.....	6.00	6.00
St-Jacques, v.....	G	0.41	0.88	1.29
St-Jacques, v.....	M	2.83	0.92	3.75
Ste-Marie Salomé, p.....	G	.....	6.34	6.34
Rawdon, c, (t).....	G	9.92	3.75	13.67
St-Esprit, p.....	G	6.34	8.32	14.66
St-Esprit, p.....	SG-SC	.....	2.39	2.39
St-Esprit, p.....	M	4.14	0.57	4.71
Lussier, c, (t).....	G	6.20	.....	6.20
St-Jacques, p.....	SG-SC	.....	0.75	0.75
St-Jacques, p.....	G	5.96	8.37	14.33
St-Jacques, p.....	M	4.28	.....	4.28
Wexford, c, (t).....	G	.....	1.80	1.80
Comté de (County of) Mont- calm.....	G	0.17	.....	0.17
Chilton, c, (t).....	G	12.05	.....	12.05
Rawdon, v.....	G	2.56	.....	2.56
St-Liguori, p.....	G	1.26	1.20	2.46
		79.59	65.03	144.62
<b>MONTMAGNY</b>				
Berthier, p.....	G	6.20	1.60	7.80
Cap St-Ignace.....	G	6.28	31.24	37.52
Cap St-Ignace.....	M	0.80	3.56	4.36
Montminy, c, (t).....	G	.....	14.52	14.52
Notre-Dame-du-Rosaire.....	G	.....	10.75	10.75
Ste-Euphémie, p.....	G	.....	4.57	4.57
Montmagny, ville (town).....	B-C	.....	1.32	1.32
St-Pierre-de-la-Riv.-du-Sud,p.	G	.....	2.90	2.90
St-Thomas, p.....	G	7.76	29.52	37.28
St-Fabien-de-Panet, p.....	G	6.00	5.08	11.08
St-François, p.....	G	.....	23.18	23.18
St-François, p.....	M	.....	2.09	2.09
St-Juste-de-Bretenières.....	G	8.87	.....	8.87
Ste-Lucie-de-Beaugard.....	G	.....	5.41	5.41
Talon, ptie Sud-Est (South East Part) c, (t).....	G	3.31	0.93	4.24
Ste-Apolline, p.....	G	.....	1.46	1.46
St-Antoine-de-l'Île-aux-Grues,p	G	.....	2.65	2.65
		39.22	140.78	180.00



**MONT-LAURIER-HULL**

1. Vue d'une partie de Hull; 2. Section de la route à quelques milles au nord de Hull; 3. L'usine hydroélectrique de Chelsea; 4. La route dans les montagnes.

1. A section of Hull; 2. The highway a few miles north of Hull; 3. Hydroelectric plant at Chelsea; 4. The road in the mountains.

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>MONTMORENCY</b>				
St-Laurent, I. O., p.....	G	.....	9.49	9.49
St-Jean, I. O., p.....	G	.....	7.83	7.83
St-Pierre, I. O., p.....	G	.....	7.54	7.54
Beaulieu, v.....	G	.....	3.24	3.24
Beaulieu, v.....	M	.....	1.23	1.23
St-Jean-de-Boischatel, v.....	G	.....	0.45	0.45
St-Jean-de-Boischatel, v.....	M	1.88	.....	1.88
L'Ange Gardien, p.....	G	.....	0.44	0.44
L'Ange Gardien, p.....	M	3.27	.....	3.27
Ste-Anne-de-Beaupré, p.....	M	2.73	.....	2.73
St-Joachim, p.....	SG-SC	.....	1.30	1.30
St-Joachim, p.....	G	3.68	0.67	4.35
St-Joachim, p.....	M	1.78	0.55	2.33
Château Richer, v.....	M	7.19	.....	7.19
Ste-Anne-de-Beaupré, v.....	G	.....	0.11	0.11
Ste-Anne-de-Beaupré, v.....	B-C	1.42	.....	1.42
St-Tite-des-Caps, p.....	G	12.92	.....	12.92
Ste-Famille, I. O., p.....	M	.....	8.73	8.73
St-Louis-de-Gonzague.....	G	.....	1.59	1.59
St-Féréol, p.....	G	.....	5.59	5.59
Ste-Brigitte-de-Laval, p.....	G	.....	6.66	6.66
Beaupré.....	G	.....	0.35	0.35
Beaupré.....	M	1.41	.....	1.41
		36.28	55.77	92.05
<b>NAPIERVILLE</b>				
Napierville, v.....	G	.....	1.09	1.09
Napierville, v.....	M	0.35	1.70	2.05
Napierville, v.....	MB-BM	0.99	.....	0.99
Napierville, v.....	B-C	0.52	.....	0.52
St-Cyprien-de-Léry, p.....	G	3.19	12.45	15.64
St-Cyprien-de-Léry, p.....	M	1.71	9.00	10.71
St-Cyprien-de-Léry, p.....	BB-BC	6.21	.....	6.21
St-Michel-Archange, p.....	G	2.34	3.25	5.59
St-Michel-Archange, p.....	M	1.22	13.53	14.75
St-Rémi, v.....	M	0.98	3.03	4.01
St-Rémi, p.....	G	1.98	3.47	5.45
St-Rémi, p.....	M	1.48	18.22	19.70
St-Édouard, p.....	G	1.73	5.70	7.43
St-Édouard, p.....	M	7.75	.....	7.75
St-Patrice-de-Sherrington, p.	G	3.61	7.77	11.38
St-Patrice-de-Sherrington, p..	M	5.62	1.07	6.69
		39.68	80.28	119.96

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>NICOLET</b>				
Annaville, v.....	G	0.42	0.18	0.60
Bécancour, v.....	G	.....	0.84	0.84
Laval, v.....	G	.....	0.36	0.36
Laval, v.....	B-C	0.43	0.16	0.59
Manseau, v.....	G	.....	1.04	1.04
Nicolet, ville (Town).....	G	0.86	1.94	2.80
Nicolet, ville (town).....	B-C	0.19	1.96	2.15
Précieux-Sang, p.....	G	.....	0.42	0.42
Ste-Cécile-de-Lévrard p.....	G	.....	1.44	1.44
Ste-Eulalie, p.....	G	5.10	2.31	7.41
Ste-Gertrude, p.....	G	.....	6.41	6.41
St-Joseph-de-Blanford, p.....	G	.....	2.06	2.06
Ste-Monique, p.....	G	.....	5.92	5.92
St-Raphael, ptie Sud (S. part, p.)	G	.....	3.00	3.00
St-Saraquel, p.....	G	1.17	0.68	1.85
St-Sylvère, p.....	G	.....	2.22	2.22
Gentilly, v.....	MB-BM	0.37	0.33	0.70
Villers, v.....	G	.....	1.69	1.69
Larochelle, v.....	G	0.60	0.17	0.77
Ste-Perpétue, p.....	G	.....	5.35	5.35
St-Léonard, v.....	G	0.58	1.38	1.96
St-Léonard, p.....	G	8.28	1.77	10.05
Bécancour, p.....	G	.....	1.04	1.04
Bécancour, p.....	M	5.14	.....	5.14
Gentilly, p.....	G	.....	0.59	0.59
Gentilly, p.....	M	7.97	.....	7.97
Ste-Angèle-de-Laval, p.....	G	.....	0.29	0.29
Ste-Angèle-de-Laval, p.....	M	5.72	.....	5.72
St-Pierre-les-Becquets, p.....	M	7.24	.....	7.24
St-Célestin, p.....	G	8.91	0.36	9.27
St-Grégoire, p.....	G	10.12	0.46	10.58
St-Jean-Baptiste, p.....	G	7.50	.....	7.50
St-Wenceslas, p.....	G	5.86	0.11	5.97
St-Wenceslas, v.....	G	0.38	.....	0.38
Ste-Brigitte-des-Saults, p.....	G	.....	0.26	0.26
Ste-Monique, v.....	G	.....	1.01	1.01
		76.84	45.75	122.59
<b>PAPINEAU</b>				
Buckingham, c, (t).....	G	10.57	.....	10.57
Buckingham-Ouest-West, c, (t)	G	.....	3.30	3.30
Buckingham, ville (town)....	G	0.70	0.45	1.15
Buckingham, ville (town)....	M	2.06	2.74	4.80
Chénéville, v.....	G	.....	2.39	2.39



COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Sur ace	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>PAPINEAU (suite-con.)</b>				
Lochaber & Gore, c, t).....	G	4.45	4.90	9.35
Lochaber Nord-North, c, T, .	G	.....	4.29	4.29
Ripon, c, (t).....	G	.....	10.54	10.54
Ripon, v.....	G	.....	1.13	1.13
Templeton-Nord-North.....	G	.....	2.55	2.55
St-André-Avellin, p.....	G	.....	8.72	8.72
St-Malachie, p.....	G	.....	1.21	1.21
Templeton-Ouest-West.....	G	3.57	5.49	9.06
Montebello, v.....	G	0.91	0.52	1.43
Montebello, v.....	M	1.17	0.52	1.69
Thurso, v.....	G	1.02	1.50	2.52
Thurso, v.....	M	.....	0.61	0.61
Notre-Dame-de-Bon-Secours,p	G	3.51	1.16	4.67
Papineauville, v.....	G	1.84	1.81	3.65
Papineauville, v.....	M	.....	0.11	0.11
Angers, v.....	G	2.32	.....	2.32
Buckingham (sud-est-south East), c, (t).....	G	2.62	.....	2.62
Lochaber-Ouest-West, c, (t)...	G	5.32	.....	5.32
Masson, v.....	G	2.48	1.45	3.93
Masson, v.....	M	0.75	.....	0.75
N.-D.-de-Bon-Secours, (Part Nord-North Part) p.....	G	2.51	.....	2.51
Plaisance, p.....	G	2.95	0.55	3.50
Pointe-à-Gatineau, v.....	G	0.01	.....	0.01
Pointe-à-Gatineau, v.....	M	1.57	1.28	2.85
St-André-Avellin, v.....	G	.....	2.64	2.64
Ste-Angélique, p.....	G	5.13	2.70	7.83
Templeton, v.....	G	1.45	2.67	4.12
Templeton-Est-East.....	G	2.28	5.52	7.80
L'Ange Gardien, p.....	G	2.51	.....	2.51
Templeton-Est-East, partie Est-East part.....	G	1.46	.....	1.46
Portland, c, (t), partie Est- East part).....	G	12.93	.....	12.93
Villeneuve, c, (t).....	G	3.00	.....	3.00
Bigelow, Wells, Blake & Mc- Gill, c, (t).....	G	9.29	.....	9.29
Amherst, c, (t).....	G	.....	1.55	1.55
		88.38	72.30	160.68
<b>PONTIAC</b>				
Clarendon, c, (t).....	G	9.10	3.18	12.28
Fort Coulonge, v.....	G	0.91	0.17	1.08
Fort Coulonge, v.....	M	0.94	1.58	2.52

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length	Longueur	
		Routes régionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	totale — Total length
<b>PONTIAC (suite-con.)</b>				
Thorne, c. (t).....	G	.....	4.71	4.71
Chapeau, v.....	G	.....	4.42	4.42
Ile-aux-Allumettes (Island) c.	G	.....	4.39	4.39
Ile-aux-Allumettes (Island), partie est-est part, c. (t)...	G	.....	4.24	4.24
Chichester, c. (t).....	G	2.14	2.18	4.32
Campbell's Bay, v.....	G	1.94	1.41	3.35
Onslow-Sud-South, c. (t)....	G	9.28	2.96	12.24
Leslie, Clapham & Hudders- field, c. (t).....	G	.....	4.70	4.70
Grand Calumet, c. (t).....	G	.....	4.86	4.86
Shawville, v.....	G	1.50	2.78	4.28
Shawville, v.....	M	0.41	.....	0.41
Sheen, Esher, Aberdeen & Malakoff, c. (t).....	G	.....	4.29	4.29
Portage-du-Fort, v.....	G	.....	1.33	1.33
Litchfield, c. (t).....	G	.....	13.29	13.29
Bristol, c. (t).....	G	8.34	.....	8.34
Bryson, v.....	G	2.13	0.32	2.45
Mansfield & Pontefract, c. (t)	G	10.35	0.83	11.18
Quyón, v.....	G	2.10	.....	2.10
Waltham & Bryson, c. (t)...	G	10.13	.....	10.13
		59.27	61.64	120.91
<b>PORTNEUF</b>				
Cap-Santé, p.....	M	.....	15.35	15.35
Cap-Santé, p.....	BB-BC	5.96	.....	5.96
Pont-Rouge, v.....	SG-SC	.....	4.74	4.74
Pont-Rouge, v.....	M	.....	3.12	3.12
St-Alban, v.....	G	.....	1.44	1.44
St-Raymond, p.....	G	.....	7.56	7.56
St-Raymond, v.....	G	.....	0.31	0.31
St-Raymond, v.....	M	.....	2.83	2.83
St-Basile, p.....	SG-SC	.....	2.41	2.41
St-Basile, p.....	M	.....	22.82	22.82
St-Alban, p.....	G	.....	5.40	5.40
St-Jean-Bte-des-Ecureuils, p.	G	.....	3.88	3.88
St-Jean-Bte-des-Ecureuils, p.	BB-BC	3.11	.....	3.11
St-Marc-des-Carrières, v.....	M	.....	5.81	5.81
St-Ubald, p.....	G	.....	4.30	4.30
St-Ubald, v.....	G	.....	2.00	2.00
Grondines, v.....	M	.....	1.48	1.48
Grondines, v.....	MB-BM	2.65	.....	2.65
Neuville, v.....	SG-SC	.....	0.45	0.45

CÔMTE ET MUNICIPALITÉ  COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale  Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales  Highways	Chemins municipaux  Municipal roads	
<b>PORTNEUF (suite-con.)</b>				
Neuville, v. . . . .	MB-BM	2.10	.....	2.10
Portneuf, v. . . . .	M	.....	1.33	1.33
Portneuf, v. . . . .	BB-BC	2.79	.....	2.79
St-Augustin, p. . . . .	G	.....	2.70	2.70
St-Augustin, p. . . . .	M	.....	7.24	7.24
St-Augustin, p. . . . .	BB-BC	6.52	.....	6.52
St-Charles-des-Grondines, p..	M	4.39	11.61	16.00
St-Joseph-de-Deschambault, p	M	3.60	11.73	15.33
St-Joseph-de-Deschambault, p	BB-BC	2.72	.....	2.72
Ste-Jeanne-de-Neuville, p....	SG-SC	.....	29.67	29.67
Donnacona, ville (town).....	BB-BC	1.00	.....	1.00
St-Casimir, v. . . . .	M	.....	3.61	3.61
St-Casimir, v. . . . .	B-C	.....	0.38	0.38
St-Casimir, Est, East, v. . . .	G	.....	0.74	0.74
St-Casimir, Est-East, v. . . . .	M	.....	1.48	1.48
Notre-Dame-de-Portneuf, p..	G	.....	3.79	3.79
Notre-Dame-de-Portneuf, p..	M	.....	3.29	3.29
Pointe-aux-Trembles, p. . . . .	SG-SC	.....	3.76	3.76
Pointe-aux-Trembles, p. . . . .	M	5.70	.....	5.70
St-Thuribe, p. . . . .	G	.....	2.89	2.89
St-Casimir, p. . . . .	G	.....	3.76	3.76
St-Léonard, p. . . . .	G	.....	4.95	4.95
Ste-Catherine, p. . . . .	G	.....	9.70	9.70
		40.54	186.53	227.07
<b>QUÉBEC</b>				
Château d'Eau, ville (town) . .	M	.....	1.05	1.05
Beauport Est-East, v. . . . .	G	.....	2.80	2.80
Beauport-Est-East, v. . . . .	BB-BC	0.80	.....	0.80
Montmorency, v. . . . .	G	.....	0.13	0.13
Montmorency, v. . . . .	M	0.55	2.49	3.04
St-Gérard Magella, p. . . . .	G	.....	8.60	8.60
Beauport, p. . . . .	G	.....	1.26	1.26
Beauport, p. . . . .	M	.....	2.52	2.52
Giffard, v. . . . .	G	.....	1.82	1.82
Giffard, v. . . . .	M	.....	1.58	1.58
Giffard, v. . . . .	BB-BC	0.95	.....	0.95
St-Gabriel-Ouest-West. . . . .	G	.....	3.45	3.45
St-Ambroise-de-la-Jeune-Lo- rette, p. . . . .	G	.....	8.97	8.97
St-Ambroise-de-la-Jeune-Lo- rette, p. . . . .	M	.....	6.48	6.48
St-Félix-du-Cap-Rouge, p. . . .	M	.....	4.41	4.41
Québec-Ouest, ville (town) . . .	M	.....	2.74	2.74
L'Ancienne Lorette, p. . . . .	M	.....	13.97	13.97

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>QUÉBEC (suite-con.)</b>				
L'Ancienne Lorette, p.....	BB-BC	4.23	.....	4.23
Loretteville, v.....	G	.....	2.30	2.30
Loretteville, v.....	M	.....	2.62	2.62
Beauport, ville (town).....	G	.....	2.03	2.03
Beauportville, (town).....	M	.....	2.18	2.18
Beauport, ville (town).....	BB-BC	1.43	.....	1.43
St-Charles-de-Charlesbourg, p.	G	.....	1.42	1.42
St-Charles-de-Charlesbourg, p.	M	1.93	2.89	4.82
Charlesbourg, v.....	M	2.54	2.99	5.53
Courville, ville (town).....	G	.....	0.77	0.77
Courville, ville (town).....	BB-BC	0.92	.....	0.92
N.-D.-des-Laurentides, p. ....	G	2.51	9.20	11.71
N.-D.-des-Laurentides, p. ....	M	2.54	1.92	4.46
Petite-Rivière.....	M	.....	1.76	1.76
St-Colomb-de-Sillery, p.....	M	.....	9.44	9.44
St-Colomb-de-Sillery, p.....	MB-BM	.....	0.67	0.67
St-Dunstan-du-Lac-Beauport, p.	M	.....	2.08	2.08
Ste-Foy, p.....	M	.....	8.89	8.89
Ste-Foy, p.....	BB-BC	4.34	.....	4.34
Charlesbourg, Est-East.....	G	.....	2.27	2.27
St-Gabriel-de-Valcartier.....	G	.....	1.17	1.17
Stoneham, c, (t).....	G	7.51	.....	7.51
		30.25	116.87	147.12
<b>RICHELIEU</b>				
S-Ours, p.....	SG-SC	.....	3.04	3.04
St-Ours, p.....	G	4.21	0.52	4.73
St-Ours, ville (town).....	G	0.40	0.33	0.73
St-Pierre-de-Sorel, p.....	G	4.68	.....	4.68
St-Roch, p.....	SG-SC	.....	1.42	1.42
St-Roch, p.....	G	2.31	.....	2.31
Ste-Victoire, p.....	SG-SC	.....	0.65	0.65
Ste-Victoire, p.....	G	2.75	.....	2.75
St-Robert, p.....	G	3.01	.....	3.01
Massueville, v.....	G	.....	0.91	0.91
		17.36	6.87	24.23
<b>RICHMOND</b>				
Bromptonville, ville (town)...	G	2.28	2.98	5.26
Brompton, Gore.....	G	.....	7.60	7.60
Cleveland, c, (t).....	G	10.87	11.65	22.52
Danville, v.....	G	0.77	1.40	2.17

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ  COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale  Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales  Highways	Chemins municipaux  Municipal roads	
<b>RICHMOND (suite-con.)</b>				
Danville, v. ....	BB-BC	0.10	0.12	0.22
Danville, v. ....	B-C	.....	0.04	0.04
Melbourne, c, (t).....	G	2.58	12.11	14.69
St-Claude.....	G	.....	7.89	7.89
St-Georges-de-Windsor, c, (t)	G	.....	7.10	7.10
Shipton, c, (t).....	G	10.38	9.24	19.62
Stoke, c, (t).....	G	.....	7.60	7.60
Windsor, c, (t).....	G	7.60	3.04	10.64
St-Frs.-Xavier-de-Brompton,p.	G	.....	11.02	11.02
Asbestos, v. ....	G	.....	3.64	3.64
Melbourne, v. ....	G	0.85	0.90	1.75
Richmond, ville (town).....	G	0.64	1.52	2.16
Richmond, ville (town).....	BB-BC	1.05	.....	1.05
Richmond, ville (town).....	M	.....	1.08	1.08
Richmond, ville (town).....	MB-BM	.....	0.94	0.94
Brompton, c, (t).....	G	3.01	13.13	16.14
Kingsbury, v. ....	G	.....	2.94	2.94
Windsor, ville (town).....	G	1.95	1.55	3.50
		42.08	107.49	149.57

**RIMOUSKI**

Luceville, v. ....	G	.....	1.77	1.77
Rimouski, ville (town).....	M	2.18	1.19	3.37
Rimouski, ville (town).....	G	.....	0.82	0.82
St-Donat, p. ....	G	.....	8.79	8.79
St-Fabien, p. ....	G	9.80	9.60	19.40
Ste-Germaine-de-Rimouski, p	G	2.12	5.66	7.78
Ste-Luce, p. ....	G	7.75	3.32	11.07
St-Mathieu, p. ....	G	.....	6.15	6.15
St-Simon. ....	G	9.56	6.61	16.17
Ste-Blandine, p. ....	G	.....	6.31	6.31
Ste-Cécile-du-Bic.....	G	7.15	2.94	10.09
Pointe-aux-Pères, p. ....	G	4.99	1.77	6.76
N.-D.-du-Sacré-Cœur, p. ....	G	5.00	2.20	7.20
St-Gabriel, p. ....	G	.....	7.60	7.60
St-Frs.-Xavier-des-Hauteurs,p	G	.....	8.00	8.00
St-Anaclet, p. ....	G	.....	4.17	4.17
Le Bic, v. ....	G	1.28	2.02	3.30
St-Valérien, p. ....	G	.....	3.74	3.74
St-Narcisse p. ....	G	.....	6.10	6.10
		49.83	88.76	138.59

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length		Longueur totale
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
COUNTY and MUNICIPALITY				Total length
<b>ROUVILLE</b>				
L'Ange-Gardien, p.....	G	.....	6.05	6.05
Rougemont, v.....	B-C	0.99	.....	0.99
Rougemont, v.....	G	0.55	1.33	1.88
St-Césaire, p.....	G	0.09	16.30	16.39
St-Césaire, p.....	M	.....	3.25	3.25
St-Césaire, p.....	B-C	0.80	.....	0.80
St-Césaire, p.....	BB-BC	3.22	.....	3.22
St-Césaire, v.....	G	.....	1.42	1.42
St-Césaire, v.....	M	.....	0.61	0.61
St-Césaire, v.....	B-C	1.12	.....	1.12
St-Hilaire, p.....	G	8.37	6.73	15.10
St-Hilaire, v.....	G	2.29	2.11	4.40
St-Jean-Baptiste-de-Rouville.	G	.....	14.69	14.69
St-Michel-de-Rougemont, p.	G	3.25	5.54	8.79
St-Michel-de-Rougemont, p.	B-C	2.79	.....	2.79
St-Paul-d'Abbotsford, p.....	G	0.44	20.80	21.24
St-Paul-d'Abbotsford, p.....	BB-BC	5.49	.....	5.49
N.-D.-du-Bon-Secours, p.....	SG-SC	.....	0.24	0.24
N.-D. du-Bon Secours, p.....	G	.....	6.42	6.42
N.-D.-du-Bon-Secours, p.....	B-C	1.54	.....	1.54
Ste-Marie-de-Monnoir, p.....	SG-SC	.....	2.62	2.62
Ste-Marie-de-Monnoir, p.....	G	2.34	11.40	13.74
Ste-Marie-de-Monnoir, p.....	M	.....	2.58	2.58
Ste-Marie-de-Monnoir, p.....	B-C	4.77	.....	4.77
Richelieu, v.....	G	.....	0.23	0.23
Richelieu, v.....	B-C	2.22	.....	2.22
St-Mathias, p.....	G	6.63	3.84	10.47
Canrobert, v.....	G	.....	1.43	1.43
Marieville, ville (town).....	G	0.35	.....	0.35
Marieville, ville (town).....	B-C	1.20	.....	1.20
Ste-Angèle-de-Monnoir, p....	G	2.51	19.43	21.94
Ste-Angèle-de-Monnoir, p....	B-C	0.12	.....	0.12
		51.08	127.02	178.10
<b>SAGUENAY</b>				
Sacré-Cœur-de-Jésus, p.....	G	.....	0.37	0.37
Bergeronnes, c, (t).....	G	.....	6.00	6.00
Les Escoumains.....	G	.....	0.57	0.57
			6.94	6.94
<b>SHEFFORD</b>				
Stukely-Nord-North, ptie Est- East part, v, (t).....	G	.....	5.74	5.74
Ely, ptie Est-East part, c, (t)	G	.....	5.20	5.20



Près du lac Orford

MONTREAL-SHERBROOKE

Near Lake Orford

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>SHEFFORD suite-con.)</b>				
Ely Nord-North, c, (t).....	G	.....	5.27	5.27
Lawrenceville, v.....	G	.....	2.87	2.87
Roxton Falls, v.....	G	.....	4.44	4.44
Roxton, c, (t).....	G	.....	4.99	4.99
Shefford-Ouest-West, v.....	G	.....	1.82	1.82
St-Alphonse, p.....	G	.....	7.03	7.03
Ste-Anne-de-Stukely, p.....	G	.....	5.77	5.77
St-Joachim, p.....	G	.....	4.05	4.05
St-Valérien-de-Milton, c, (t).....	G	.....	7.06	7.06
Ely-Sud-South, c, (t).....	G	.....	8.89	8.89
Shefford, c, (t).....	G	11.80	3.14	14.94
Granby, c, (t).....	G	2.42	14.37	16.79
Granby, c, (t).....	BB-BC	4.31	.....	4.31
Ste-Pudentienne, v.....	G	.....	1.64	1.64
Ste-Cécile-de-Milton, c, (t).....	G	.....	2.40	2.40
Ste-Pudentienne, p.....	G	.....	8.55	8.55
Stukely-Sud-South, c, (t).....	G	4.53	.....	4.53
Waterloo, ville (town).....	G	1.32	.....	1.32
Waterloo, ville (town).....	BB-BC	0.96	.....	0.96
Warden, v.....	G	.....	1.45	1.45
Ely-Ouest-West, c, (t).....	G	.....	0.68	0.68
		25.34	95.36	120.70
<b>SHERBROOKE</b>				
Ascot, c, (t).....	G	10.43	10.78	21.21
Ascot, c, (t).....	BB-BC	3.63	.....	3.63
St-Élie-d'Orford, p.....	G	.....	3.71	3.71
Orford, c, (t).....	G	5.19	0.53	5.72
Lennoxville, ville (town).....	G	2.01	.....	2.01
Lennoxville, ville (town).....	BB-BC	3.11	.....	3.11
Petit-Lac-Magog, v.....	G	1.17	0.56	1.73
Rock Forest.....	G	7.57	1.99	9.56
		33.11	17.57	50.68
<b>SOULANGES</b>				
St-Polycarpe, v.....	G	.....	1.78	1.78
St-Polycarpe, v.....	M	.....	0.30	0.30
Côteau-du-Lac, v.....	G	.....	0.24	0.24
Côteau-du-Lac, v.....	M	.....	1.30	1.30
St-Clet, p.....	G	.....	2.27	2.27
St-Clet, p.....	M	.....	3.57	3.57
Station-du-Coteau, v.....	M	.....	0.97	0.97
St-Joseph-de-Soulanges, p.....	G	.....	3.00	3.00



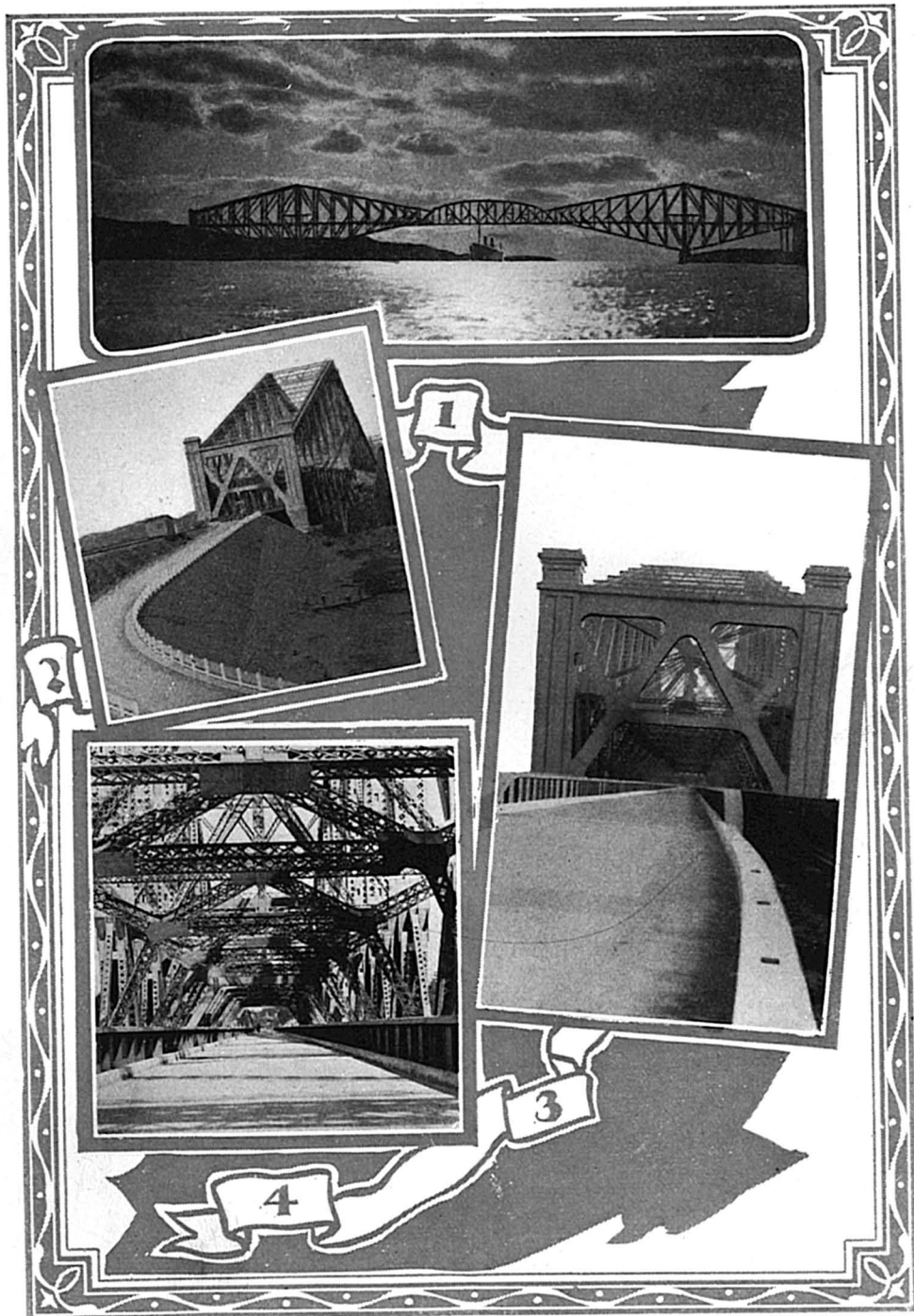
COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
<b>SOULANGES (suite-con.)</b>				
St-Joseph-de-Soulanges, p. . . . .	M	0.12	6.65	6.77
Côteau-du-Lac. . . . .	G	.....	4.39	4.39
Côteau-du-Lac. . . . .	M	.....	0.41	0.41
Coteau Landing, v. . . . .	M	0.80	0.14	0.94
Coteau Landing, v. . . . .	BB-BC	.....	0.23	0.23
Ste-Claire-d'Assise, p. . . . .	G	2.30	1.42	3.72
St-Clet, v. . . . .	G	.....	0.20	0.20
St-Clet, v. . . . .	M	.....	0.26	0.26
St-Joseph-de-Soulanges, v. . . . .	G	.....	0.87	0.87
St-Joseph-de-Soulanges, v. . . . .	M	.....	0.52	0.52
St-Zotique, p. . . . .	G	4.06	.....	4.06
St-Zotique, v. . . . .	G	0.89	.....	0.89
Rivière Beaudette, v. . . . .	G	.....	0.77	0.77
Comté de (County of) Sou- langes. . . . .	M	.....	1.38	1.38
Chemin du Canal. . . . .	MB-BM	13.30	.....	13.30
St-Télesphore, p. . . . .	G	.....	14.07	14.07
		21.47	44.74	66.21

**STANSTEAD**

Barnston, c, (t) . . . . .	G	10.07	4.23	14.30
Hatley, v. . . . .	G	.....	4.84	4.84
Hatley-Ouest-West, c, (t) . . . . .	G	6.22	4.90	11.12
Ste-Catherine-de-Hatley, p. . . . .	G	2.62	23.65	26.27
Beebe Plain, v. . . . .	G	.....	5.03	5.03
Magog, c, (t) . . . . .	G	11.34	4.16	15.50
Rock Island, v. . . . .	G	.....	2.09	2.09
Rock Island, v. . . . .	BB-BC	0.48	.....	0.48
Stanstead, c, (t) . . . . .	G	11.83	14.38	26.21
Hatley-Nord-North, v. . . . .	G	.....	2.26	2.26
Hatley Nord-North, v. . . . .	M	.....	1.19	1.19
Ayer's Cliff, v. . . . .	G	2.02	2.01	4.03
Ayer's Cliff, v. . . . .	MB-BM	0.50	.....	0.50
Hatley, c, (t) . . . . .	G	3.72	5.32	9.04
Barford, c, (t) . . . . .	G	5.96	3.75	9.71
Coaticook, ville (town) . . . . .	G	2.68	.....	2.68
Coaticook, ville (town) . . . . .	B-C	0.90	.....	0.90
Dixville, v. . . . .	G	3.41	0.21	3.62
Magog, ville (town) . . . . .	G	1.79	.....	1.79
Magog, ville (town) . . . . .	M	0.27	.....	0.27
Magog ville (town) . . . . .	B-C	1.33	.....	1.33
Stanstead Plain, v. . . . .	G	.....	1.19	1.19
Stanstead Plain, v. . . . .	M	1.68	0.83	2.51

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>STANSTEAD (suite-con.)</b>				
St-Herménégilde, p. ....	G	....	1.00	1.00
St-Herménégilde, v. ....	G	....	0.36	0.36
St-Herménégilde, v. ....	M	....	0.45	0.45
		66.82	81.85	148.67
<b>ST-HYACINTHE</b>				
La Présentation, p. ....	SG-SC	....	4.33	4.33
La Présentation, p. ....	G	....	4.22	4.22
N.-D.-de-St-Hyacinthe, p. ....	G	5.40	6.57	11.97
St-Charles, v. ....	G	1.07	1.45	2.52
St-Damase, p. ....	G	6.67	9.08	15.75
St-Denis, p. ....	SG-SC	....	6.53	6.53
St-Denis, p. ....	G	....	1.05	1.05
St-Denis, v. ....	MB-BM	....	1.61	1.61
St-Hyacinthe-le-Confesseur, p. ....	G	3.40	2.45	5.85
Ste-Madeleine, v. ....	G	0.54	1.48	2.02
Ste-Marie-Madeleine, p. ....	G	6.92	7.84	14.76
St-Thomas d'Aquin, p. ....	G	....	6.61	6.61
St-Barnabé, p. ....	SG-SC	....	3.61	3.61
St-Barnabé, p. ....	G	....	0.79	0.79
St-Chs-de-la-Riv.-Chambly, p	G	6.12	6.33	12.45
La Providence, v. ....	G	....	1.62	1.62
La Providence, v. ....	B-C	....	0.72	0.72
St-Joseph, v. ....	G	0.41	0.69	1.10
St-Joseph, v. ....	B	0.38	....	0.38
		30.91	66.98	97.89
<b>ST-JEAN</b>				
St-Jean, p. ....	G	2.06	2.51	4.57
St-Jean, p. ....	M	1.45	....	1.45
St-Jean, p. ....	B-C	3.22	....	3.22
St-Jean, p. ....	BB-BC	0.97	....	0.97
N.-D.-du-Mont-Carmel, p. ....	G	6.54	0.27	6.81
N.-D.-du-Mont-Carmel, p. ....	BB-BC	7.53	....	7.53
N.-D.-du-Mont-Carmel, p. ....	SG-SC	....	0.54	0.54
St-Bernard-de-Lacolle, p. ....	G	....	9.41	9.41
Ste-Blaise, p. ....	G	....	13.32	13.32
St-Blaise, p. ....	B-C	3.56	....	3.56
St-Paul-de-l'Île-aux-Noix, p. .	G	0.41	1.88	2.29
St-Paul-de-l'Île-aux-Noix, p .	B-C	8.73	....	8.73
St-Valentin, p. ....	G	....	6.36	6.36
St-Valentin, p. ....	MB-BM	....	0.83	0.83
Lacadie. ....	G	5.70	3.93	9.63

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>ST-JEAN (suite-con.)</b>				
Lacadie .....	M	0.03	5.45	5.48
Lacadie .....	BB-BC	0.50	.....	0.50
Lacolle, v. ....	G	0.38	1.51	1.89
Lacolle, v. ....	MB-BM	.....	0.08	0.08
Lacolle, v. ....	BB-BC	1.28	.....	1.28
St-Luc, p. ....	M	5.76	.....	5.76
Comté de (County of) St- St-Jean .....	M	0.77	.....	0.77
		48.89	46.09	94.98
<b>ST-MAURICE</b>				
Baie-de-Shawinigan, v. ....	G	.....	0.96	0.96
Yamachiche, v. ....	M	.....	0.16	0.16
Yamachiche, v. ....	BB-BC	0.39	.....	0.39
Charette, v. ....	G	.....	1.16	1.16
Trois-Rivières, p. ....	B-C	3.49	3.53	7.02
Yamachiche, p. ....	SG-SC	.....	5.23	5.23
Yamachiche, p. ....	M	5.45	.....	5.45
Yamachiche, p. ....	BB-BC	1.77	.....	1.77
St-Boniface-de-Shawinigan, p	G	.....	2.41	2.41
Pointe-du-Lac, p. ....	B-C	5.99	.....	5.99
Pointe-du-Lac, p. ....	BB-BC	1.75	.....	1.75
Ste-Flore, p. ....	M	6.04	.....	6.04
Ste-Flore-Est-East, p. ....	M	1.06	.....	1.06
St-Barnabé-de-Gatineau, p...	G	.....	10.81	10.81
		25.94	24.26	50.20
<b>TÉMISCAMINGUE</b>				
Duhamel-Ouest-West .....	G	.....	6.47	6.47
Guérin, c, (t) .....	G	.....	5.49	5.49
N.-D.-de-Lourdes-de-Lorrain- ville, p. ....	G	.....	3.54	3.54
Ville-Marie, v. ....	G	.....	4.88	4.88
N.-D.-des-Quinze-du-Canton- de Guigues, c, (t) .....	G	.....	3.19	3.19
St-Bruno-de-Guigues, p. ....	G	.....	11.90	11.90
St-Isidore, c, (t) .....	G	.....	4.76	4.76
St-Placide, c, (t) .....	G	.....	1.60	1.60
Nédelec, c, (t) .....	G	.....	1.40	1.40
Fugèreville .....	G	.....	1.00	1.00
Beauchastel, c, (t) .....	G	.....	4.20	4.20
Fabre, c, (t) .....	G	.....	2.80	2.80
St-Eugène-de-Guigues, c, (t).	G	.....	2.50	2.50
		0.00	53.73	53.73



**VOIE CARROSSABLE DU PONT DE  
QUÉBEC**

La voie carrossable du pont de Québec, construite par le ministère des travaux publics, sera d'une aide précieuse à la circulation et au tourisme. La route No 1 passe maintenant par le pont

**MOTOR ROADWAY ON QUEBEC  
BRIDGE**

The vehicular roadway on Quebec Bridge, constructed by the Department of Public Works, is of paramount importance for local and tourist traffic. Highway No. 1 now passes on the Bridge.

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Longueur—Length		Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
	Surface	Routes ré- gionales ou provinciales — Highways		
<b>TÉMISCOUATA</b>				
St-Joseph-de-la-Rivière-Bleue, p	G	....	12.30	12.30
St-Joseph-de-la-Rivière-Bleue, v	G	....	2.03	2.03
Trois-Pistoles, ville (town)...	G	1.22	2.04	3.26
St-Paul-de-la-Croix, p.....	G	....	11.62	11.62
St-Eloi, p.....	G	....	26.31	26.31
Hocquart, c, (t).....	G	....	13.20	13.20
St-Uusèbe, p.....	G	....	12.70	12.70
St-Jean-Baptiste-de-l'Île-Ver- te, p.....	G	9.83	22.47	32.30
St-Antonin, p.....	G	4.28	22.82	27.10
St-Hubert, p.....	G	....	25.26	25.26
St-Arsène, p.....	G	....	29.44	29.44
St-Épiphane, p.....	G	....	20.03	20.03
Cacouna, p.....	G	7.07	12.69	19.76
St-Clément, p.....	G	....	12.31	12.31
Trois-Pistoles, p.....	G	8.99	21.60	30.59
Notre-Dame-du-Lac, p.....	G	10.34	22.74	33.08
St-Georges-de-Cacouna, v ..	G	1.96	1.62	3.58
Armand, c, (t).....	G	15.88	2.50	18.38
Bégon, c, (t).....	G	....	17.25	17.25
St-Benoit-Abbé.....	G	....	4.20	4.20
St-David d'Escourt.....	G	....	5.00	5.00
Ste-Françoise, p.....	G	....	10.42	10.42
St-Louis-du-Hal-Hal.....	G	8.06	6.00	14.06
St-Mathias-de-Cabano, p....	G	2.32	5.60	7.92
Rivière-du-Loup, p.....	G	5.71	6.13	11.84
Ste-Rose-du-Dégelé, p.....	G	13.36	10.42	23.78
Whitworth, c, (t).....	G	7.16	....	7.16
N.-D.-du-Portage, p.....	G	3.94	4.50	8.44
Comté de (County of) Témis- couata.....	G	....	32.00	32.00
Cabano, v.....	G	1.90	1.90	3.80
St-Pierre-d'Escourt, p.....	G	....	3.85	3.85
St-Dominique-du-Lac.....	G	....	4.50	4.50
St-Modeste, p.....	G	....	11.65	11.65
		102.02	397.10	499.12
<b>TERREBONNE</b>				
Ste-Adèle, v.....	G	0.70	0.84	1.54
Abercrombie, c, (t).....	G	....	4.41	4.41
Shawbridge, v.....	G	1.00	1.34	2.34
Ste-Adèle, p.....	G	3.83	7.06	10.89
Ste-Annie-des-Plaines, p.....	G	....	5.18	5.18
Piedmont.....	G	3.59	....	3.59

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
<b>TERREBONNE (suite-con.)</b>				
Salaberry & Grandison.....	G	8.40	.....	8.40
Ste-Agathe, p.....	G	6.36	8.45	14.81
Ste-Agathe, ville (town).....	G	3.84	5.39	9.23
St-Janvier, p.....	G	.....	0.66	0.66
St-Janvier, p.....	BB-BC	2.92	.....	2.92
St-Jérôme, p.....	G	5.54	0.92	6.46
St-Jérôme, p.....	BB-BC	4.65	.....	4.65
St-Joseph-de-Mont-Rolland, p	G	2.71	.....	2.71
St-Jovite, v.....	G	0.79	.....	0.79
Ste-Marguerite-du-Lac-Mas- son, p.....	G	.....	4.14	4.14
St-Sauveur, p.....	G	1.81	3.73	5.54
Ste-Thérèse-de-Blainville, p..	BB-BC	5.28	9.81	15.09
Ste-Thérèse-de-Blainville, p..	M	8.53	6.77	15.30
Ste-Thérèse, ville (town)....	M	1.05	0.87	1.92
St-Louis-de-Terrebonne, p...	M	6.18	2.37	8.55
Val-Morin.....	G	2.48	.....	2.48
Wolfe, c. (t).....	G	8.31	8.99	17.30
Terrebonne, ville.....	G	0.31	.....	0.31
Terrebonne, ville.....	M	2.04	0.69	2.73
Terrebonne, ville.....	MB	0.23	.....	0.23
Ste-Lucie-de-Lancaster, c. (t)	G	.....	4.51	4.51
St-Faustin-Station, v.....	G	.....	2.09	2.09
Ivry, p.....	G	.....	5.56	5.56
Prévost, v.....	G	1.20	.....	1.20
St-Sauveur, v.....	G	1.07	.....	1.07
Ste-Sophie-de-Lacorne.....	G	6.92	.....	6.92
New Glasgow, v.....	G	0.45	.....	0.45
St-Jean-Bte-de-Belisle's Mills	G	1.89	3.16	5.05
		92.08	86.94	179.02

**VAUDREUIL**

Dorion, ville (town).....	M	1.55	0.26	1.81
Hudson, v.....	G	.....	0.32	0.32
Hudson, v.....	M	0.67	1.10	1.77
Hudson Heights, v.....	G	.....	1.45	1.45
Hudson Heights, v.....	M	3.91	1.70	5.61
Ile Perrot, p.....	G	.....	0.17	0.17
Ile Perrot, p.....	M	2.97	15.44	18.41
Pointe-Fortune, v.....	G	.....	0.56	0.56
Pointe-Fortune, v.....	M	3.28	.....	3.28
Rigaud, ville (town).....	M	1.13	1.87	3.00
Ste-Madeleine-de-Rigaud, p..	G	.....	12.48	12.48
Ste-Madeleine-de-Rigaud, p..	M	8.06	4.87	12.93

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length		Longueur totale
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
COUNTY and MUNICIPALITY				Total length
<b>VAUDREUIL (suite-con.)</b>				
St-Michel-de-Vaudreuil, p. . . . .	G	.....	4.90	4.90
St-Michel-de-Vaudreuil, p. . . . .	M	8.29	8.27	16.56
Très-St-Rédempteur, p. . . . .	G	.....	5.86	5.86
Vaudreuil, v. . . . .	G	.....	0.24	0.24
Vaudreuil, v. . . . .	M	0.22	0.56	0.78
Como-Est-East, v. . . . .	G	.....	1.06	1.06
Como Est-East, v. . . . .	M	3.39	0.17	3.56
Ste-Justine-de-Newton, p. . . . .	G	.....	16.95	16.95
Ste-Justine-de-Newton, p. . . . .	M	.....	0.73	0.73
Ste-Marthe, p. . . . .	G	.....	9.19	9.19
Ste-Marthe, p. . . . .	M	.....	6.51	6.51
Belle-Plage, v. . . . .	G	.....	0.26	0.26
Belle-Plage, v. . . . .	M	.....	0.88	0.88
St-Lazare, p. . . . .	G	.....	3.96	3.96
Ile Cadieux, ville (Town). . . . .	G	.....	0.83	0.83
		33.47	100.59	134.06

**VERCHÈRES**

Beloeil, ville (town). . . . .	G	.....	0.62	0.62
Beloeil, ville (town). . . . .	M	0.26	1.66	1.92
Beloeil, ville (town). . . . .	MB-BM	2.02	.....	2.02
McMasterville, v. . . . .	G	.....	1.01	1.01
McMasterville, v. . . . .	M	0.14	.....	0.14
McMasterville, v. . . . .	B-C	1.14	.....	1.14
St-Marc-de-Curnoyer, p. . . . .	SG-SC	1.34	5.67	7.01
St-Marc-de-Curnoyer, p. . . . .	G	6.31	6.33	12.64
Ste-Théodosie, p. . . . .	SG-SC	.....	10.64	10.64
Verchères, p. . . . .	M	4.81	2.16	6.97
Verchères, p. . . . .	MB-BM	.....	3.60	3.60
Verchères, p. . . . .	SG-SC	.....	1.84	1.84
Ste-Julie, p. . . . .	M	.....	8.99	8.99
Contreccœur, p. . . . .	M	10.22	2.24	12.46
Contreccœur, p. . . . .	SG-SC	.....	8.73	8.73
Contreccœur, v. . . . .	G	.....	0.36	0.36
Contreccœur, v. . . . .	M	0.61	0.44	1.05
Belœil, p. . . . .	G	4.00	.....	4.00
Belœil, p. . . . .	M	3.20	4.54	7.74
Belœil, p. . . . .	SG-SC	.....	5.54	5.54
Varennes, p. . . . .	M	6.71	10.28	16.99
Varennes, p. . . . .	SG-SC	.....	18.92	18.92
Varennes, v. . . . .	M	1.08	0.78	1.86
Verchères, v. . . . .	M	1.42	1.04	2.46

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur— Routes ré- gionales ou provinciales	—Length Chemins municipaux	Longueur totale
COUNTY and MUNICIPALITY		— Highways	— Municipal roads	— Total length
<b>VERCHÈRES (suite-con.)</b>				
St-Antoine-sur-Richelieu, p..	SG-SC	3.60	13.87	17.47
St-Antoine-sur-Richelieu, p..	G	.....	0.18	0.18
St-Antoine-de-Padoue, p.....	G	1.20	0.18	1.38
		48.06	109.62	157.68
<b>WOLFE</b>				
Beaulac, v.....	G	1.40	1.24	2.64
Bishop's Crossing, v.....	G	.....	3.40	3.40
Disraéli, p.....	G	4.76	3.53	8.29
Disraéli, v.....	G	1.52	7.02	8.54
Dudswell.....	G	7.96	3.73	11.69
Garthby, c, (t).....	G	14.05	1.42	15.47
Ham-Sud-Ouest-South-West, c, (t).....	G	.....	4.26	4.26
Marbleton, v.....	G	4.66	4.96	9.62
St-Camille, c, (t).....	G	.....	6.09	6.09
St-Joseph-de-Ham-Sud- South, p.....	G	0.57	2.71	3.28
St-Raymond-de-Pennafort, p.	G	.....	4.64	4.64
Weedon-Centre, v.....	G	1.35	1.90	3.25
St-Jacques-le-Majeur, p.....	G	.....	0.35	0.35
Weedon, c, (t).....	G	6.01	5.44	11.45
Wotton, c, (t).....	G	.....	8.31	8.31
Wottonville, v.....	G	.....	3.66	3.66
Ham-Nord, v, (t).....	G	10.11	1.53	11.64
N.-D.-de-Lourdes-de-Ham, p.	G	2.15	0.52	2.67
Stratford, c, (t).....	G	8.74	1.69	10.43
St-Gérard, v.....	G	6.09	0.03	6.12
		69.37	66.43	135.80
<b>YAMASKA</b>				
Baieville, v.....	M	0.67	0.30	0.97
Notre-Dame-de-Pierreville, p.	G	.....	0.54	0.54
Pierreville, v.....	G	.....	2.23	2.23
Pierreville, v.....	M	0.50	1.83	2.33
St-Elphège, p.....	SG-SC	.....	3.05	3.05
St-Elphège, p.....	G	.....	1.35	1.35
St-Guillaume, v.....	M	.....	3.09	3.09
St-Joachim-de-Courval, p....	G	.....	2.74	2.74
St-Michel, v.....	G	1.11	0.72	1.83
St-Pie-de-Guire, p.....	SG-SC	.....	2.13	2.13
St-Pie-de-Guire, p.....	G	.....	0.22	0.22





Près de Warwick

LÉVIS-SHERBROOKE

Near Warwick

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ  COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale  Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales  Highways	Chemins municipaux  Municipal roads	
YAMASKA (suite-con.)				
St-Zéphirin, p.....	SG-SC	....	6.39	6.39
St-Antoine-de-la-Baie-du-Feb- vre, p.....	G	3.75	....	3.75
St-Antoine-de-la-Baie-du-Feb- vre, p.....	M	....	1.26	1.26
St-Guillaume, p.....	M	....	4.89	4.89
St-Bonaventure, p.....	G	....	3.54	3.54
St-François-du-Lac, v.....	G	1.43	0.20	1.63
St-Gérard, p.....	G	2.13	....	2.13
St-Joseph, p.....	G	3.59	....	3.59
St-Michel, p.....	G	4.77	0.99	5.76
St-Thomas, p.....	G	4.16	0.13	4.29
St-Thomas, p.....	SG-SC	....	2.54	2.54
St-François-du-Lac, p.....	G	2.48	1.01	3.49
La Visitation, p.....	G	....	0.46	0.46
		24.59	39.61	64.20

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE  
SUMMARY PER KIND OF PAVEMENT

PAVAGE  PAVEMENT	Grandes routes	Chemins Municipaux	Total
	Highways	Municipal roads	
Gravier-Gravel.....	3126.66	5045.80	8172.46
Macadam.....	622.30	838.10	1460.40
Sable et Glaise-Sand Clay.	4.94	179.33	184.27
Macadam bitumineux- Bituminous macadam.....	92.27	23.19	115.46
Béton de ciment—Cement concrete.....	70.94	23.71	94.65
Béton bitumineux— Bituminous concrete....	164.39	3.06	167.45
Longueur totale }..... Total length }.....	4081.50	6113.19	10194.69

## CHAPITRE VII

## CHAPTER VII

### REVÊTEMENTS PERMANENTS

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

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

Les longueurs sont en milles.

### PERMANENT PAVEMENTS

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

p = parish; v = village; t = township

The lengths are in miles.

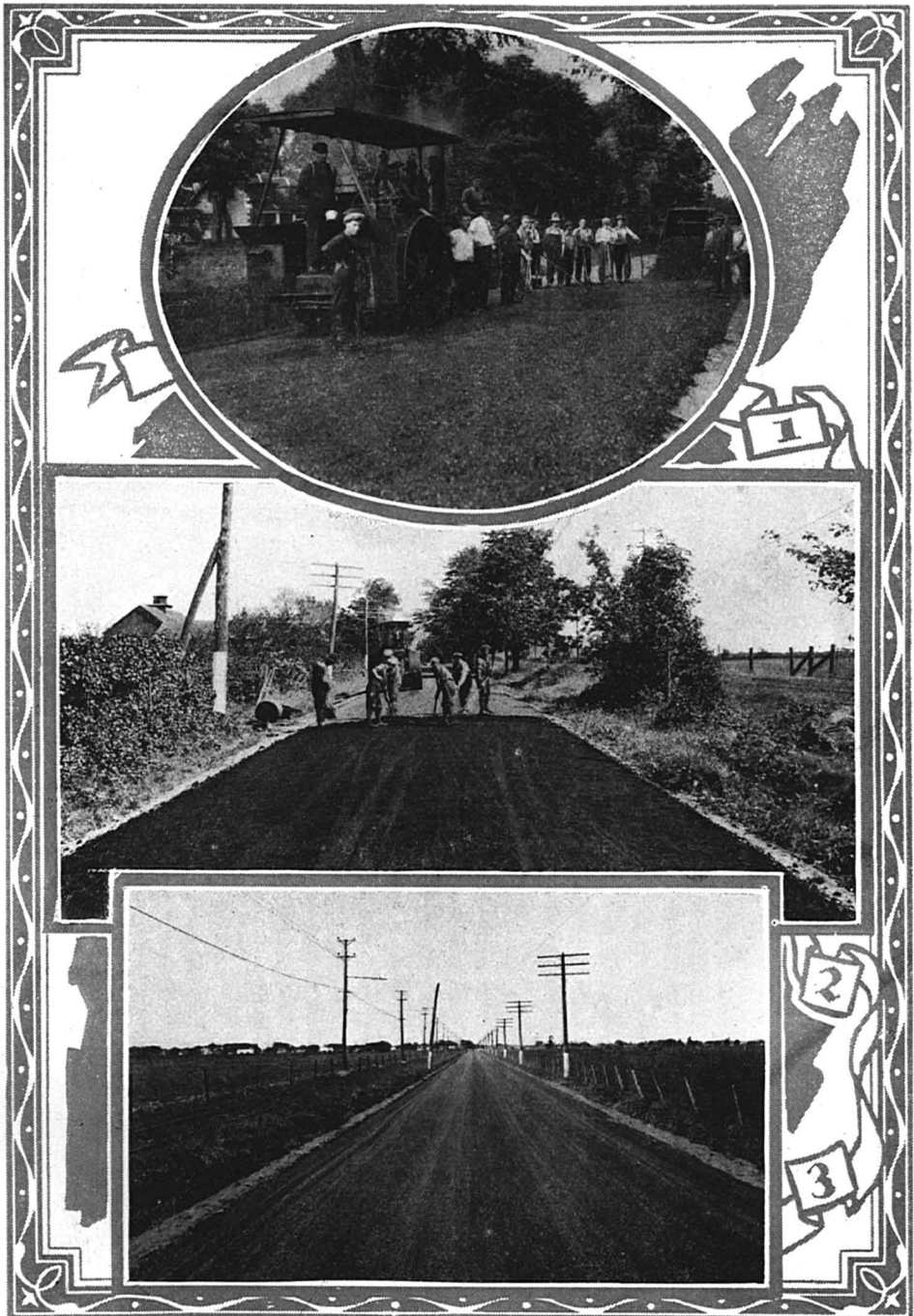
### SUR LES ROUTES PROVINCIALES ET RÉGIONALES

### AND ON PROVINCIAL REGIONAL HIGHWAYS

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old Pavement	Nouveau pavage New Pavement	Longueur terminée Length completed	Longueur préparée Length prepared
<b>1. MONTRÉAL-SHERBROOKE-THETFORD MINES-QUÉBEC</b>					
STANSTEAD.....	Magog,.....	G	BB-BC	0.87	.....
	Magog, c. (t).....	G	BB-BC	2.60	.....
SHERBROOKE.....	Rock Forest, p.....	G	BB-BC	7.57	.....
	Petit-Lac-Magog, v.....	G	BB-BC	1.17	.....
	Orford Canton, (t).....	G	BB-BC	2.64	.....
MÉGANTIC.....	Rivière Blanche.....	G	BB-BM	0.34	.....
	Black Lake, v.....	G	MB-BM	1.06	.....
	Black Lake, v.....	M	MB-BM	0.58	.....
<b>2. EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC-MONTRÉAL-TORONTO</b>					
TÉMISCOUATA.....	Rivière-du-Loup, v.....	G	BB-BC	0.81	.....
L'ISLET.....	L'Islet, p.....	G	.....	.....	6.00
	St-Jean-Port-Joli, p.....	G	.....	.....	3.00
	St-Roch-des-Aulnets, p.....	G	.....	.....	4.00
KAMOURASKA.....	Ste-Anne-de-la-Pocatière, p..	G	.....	.....	2.00
	Rivière-Ouelle, p.....	G	.....	.....	5.00
	St-Denis, p.....	G	.....	.....	1.00
	Kamouraska, v.....	G	.....	.....	3.00
	St-Louis, p.....	G	.....	.....	4.00
	St-Germain, p.....	G	.....	.....	2.00
	St-André, p.....	G	.....	.....	2.00
	Notre-Dame-du-Portage, p..	G	.....	.....	1.00
St-Paschal, p.....	M	BB-BC	0.85	.....	

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old Pave- ment	Nouveau pavage New Pavement	Lon- gueur ter- minée Length com- pleted	Lon- gueur pré- parée Length pre- pared
<b>2. EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC-MONTRÉAL-TORONTO</b>					
BELLECHASSE.....	St-Michel, p.....	G	BB-BC	1.43	.....
	St-Vallier, p.....	G	BB-BC	3.65	2.16
MONTMAGNY.....	Berthier, p.....	G	BB-BC	2.50	3.70
PORTNEUF.....	Pointe-aux-Trembles, p.....	M	BB-BC	5.70	.....
	Neuville, v.....	M	BB-BC	2.10	.....
	St-Augustin, p.....	M	BB-BC	0.07	.....
CHAMPLAIN.....	Batiscan, p. (Elargissement- Widening).....	M	BB-BC	5.17	5.17
	Champlain, p.....	M	BB-BC	4.94	.....
	Champlain, v.....	M	BB-BC	0.94	.....
ST-MAURICE.....	Pointe-du-Lac, p. (Elargisse- ment-Widening).....	B-C	B-C	6.17	.....
	Maskinongé, p. (Elargisse- ment Widening).....	B-C	B-C	1.13	.....
<b>4. MONTRÉAL-MALONE</b>					
CHATEAUGUAY. ....	Ste-Martine, p.....	MB	BB-BC	5.35	.....
	Très-St-Sacrement, p.....	M	BB-BC	2.32	.....
	St-Malachie, p.....	M	BB-BC	4.44	.....
HUNTINGDON.....	Godmanchester, c. (t).....	M	BB-BC	1.34	.....
<b>5. LÉVIS-SHERBROOKE via RICHMOND</b>					
RICHMOND.....	Windsor, v.....	G	.....	.....	0.23
<b>7. MONTRÉAL-ST. ALBANS</b>					
IBERVILLE.....	Ste-Anne-de-Sabrevois, p.....	M	BB-BC	1.36	.....
	St-Georges (Henryville), p.....	M	BB-BC	3.63	.....
	Henryville, v.....	M	BB-BC	1.00	.....
	St-Sébastien.....	M	BB-BC	3.79	.....
MISSISQUOI.....	St-Pierre-de-Véronne.....	G	.....	.....	2.66
	St-Armand-Ouest.....	G	.....	.....	3.79
	Philipsburg, v.....	G	.....	.....	1.10

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Vieux pavage	Nouveau pavage	Longueur terminée	Longueur préparée
COUNTY	MUNICIPALITY	Old Pavement	New Pavement	Length completed	Length prepared
<b>8. MONTRÉAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE</b>					
PAPINEAU.....	Templeton, v.....	G	BB-BC	1.30	.....
	Templeton Ouest, (W).....	G	BB-BC	3.58	.....
	Pointe-Gatineau, v.....	MH	BB-BC	0.93	.....
	Pointe-Gatineau, v.....	G	BB-BC	0.56	.....
<b>10. RIVIÈRE-DU-LOUP-STE-FLAVIE</b>					
TÉMISCOUATA.....	Rivière-du-Loup, v.....	G	BB-BC	0.53	.....
<b>11. MONTRÉAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL</b>					
LAVAL.....	Conseil de Comté (Montée Ste-Rose).....	BC	.....	.....	5.87
TERREBONNE.....	St-Jérôme, p.....	G	BB-BC	0.71	.....
	Shawbridge, v.....	G	BB-BC	0.13	.....
	Prévost, v.....	G	BB-BC	0.26	.....
	Piedmont, v.....	G	BB-BC	0.83	.....
	St-Joseph-de-Mont-Rolland, p	G	BB-BC	2.51	.....
TERREBONNE.....	Ste-Adèle, p.....	G	BB-BC	3.50	.....
	Ste-Adèle, p.....	G	BB-BC	0.71	.....
	Ste-Agathe, p.....	G	BB-BC	0.48	1.96
	Ste-Agathe, v.....	G	BB-BC	1.26	.....
	Val-Morin.....	G	BB-BC	.....	2.47
	St-Jean-Baptiste-de-Bellisle's Mills.....	G	BB-BC	.....	1.89
LABELLE.....	Mont-Laurier, v.....	G	BB-BC	0.90	.....
HULL.....	Hull Sud, c. (t).....	M	BB-BC	1.17	.....
	Hull Ouest (W) c. (t).....	M	BB-BC	4.20	.....
	Hull Ouest (W) c. (t).....	G	BB-BC	0.34	.....
<b>12. ROUEMONT-ST-HYACINTHE-DRUMMONDVILLE-TROIS-RIVIÈRES</b>					
ST-HYACINTHE.....	Notre-Dame-de-St-Hyacinthe	G	.....	.....	4.35
	St-Damase, p.....	G	.....	.....	6.67
<b>14. MONTRÉAL-ROUSE'S POINT, VIA ST-JEAN</b>					
LAPRAIRIE.....	Laprairie, p.....	M	BB-BC	2.18	.....
ST-JEAN.....	St-Luc, p.....	M	BB-BC	.....	4.45
	Comté de St-Jean.....	M	BB-BC	.....	0.78
	St-Paul-Ile-aux-Noix.....	G	BB-BC	0.43	.....
	N.-D.-du-Mont-Carmel, p...	G	BB-BC	4.29	.....



Construction d'un pavage en béton bitumineux.  
 1. Couche inférieure; 2. Couche supérieure; 3.  
 Le pavage terminé.

Bituminous concrete pavement under construction. 1. Lower course; 2. Upper course; 3. Pavement completed.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old Pave- ment	Nouveau pavage New Pavement	Lon- gueur ter- minée Length com- pleted	Lon- gueur pré- parée Length pre- pared
<b>15. QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC</b>					
MONTMORENCY.....	Château-Richer.....	M	BB-BC	1.50	.....
<b>17. MONTRÉAL-OTTAWA VIA POINTE-FORTUNE</b>					
VAUDREUIL.....	Ste-Madeleine-de-Rigaud....	MH	BB-BC	0.46	.....
<b>21. SOREL-IBERVILLE-ST-JEAN</b>					
ROUVILLE.....	St-Hilaire, v.....	G	BB-BC	1.00	.....
<b>23. LÉVIS-JACKMAN</b>					
LÉVIS.....	Lévis, v.....	MH	.....	.....	1.06
	St-Louis-de-Pintendre, p....	MH	.....	.....	5.58
	St-Henri, p.....	MH	.....	.....	2.30
	St-Henri, v.....	MH	.....	.....	0.32
<b>28. LÉVIS-SHERBROOKE VIA BEAUCEVILLE</b>					
SHERBROOKE.....	Lennoxville, v.....	G	BB-BC	1.36	.....
<b>32. MONTRÉAL-ST-HYACINTHE-RICHMOND</b>					
CHAMBLY.....	Conseil du Comté (Montée Sabourin).....	G	BB-BC	1.55	.....
	St-Bruno.....	M	BB-BC	0.57	.....
	St-Basile.....	M	BB-BC	.....	0.93
VERCHÈRES.....	Belœil.....	M	BB-BC	0.11	.....
ROUVILLE.....	St-Hilaire, v.....	G	BB-BC	1.29	.....
<b>35. MASSON-BUCKINGHAM-MONT-LAURIER</b>					
LABELLE.....	Mont-Laurier, v.....	G	BB-BC	0.27	.....
<b>37. TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL</b>					
JACQUES-CARTIER..	Lasalle, v.....	MB	BB-BC	0.63	.....
	Ste-Geneviève, v.....	M	BB-BC	0.67	.....
	Ste-Geneviève, p.....	M	BB-BC	0.43	.....
<b>47. ST-ROCH-CHAMBLY-ST-JEAN</b>					
CHAMBLY.....	Chambly, p.....	M	BB-BC	2.33	.....
ST-JEAN.....	St-Luc, p.....	M	.....	.....	3.10
<b>49. BLACK LAKE-PLESSISVILLE-ST-PIERRE-LES-BECQUETS, VIA MANSEAU</b>					
MÉGANTIC.....	Bernierville, v.....	M	BB-BC	1.30	.....

SOMMAIRE PAR ROUTE	SUMMARY PER HIGHWAY	
Longueurs en milles	Length in miles	
ROUTES	Longueur terminée	Longueur préparée
HIGHWAYS	Length completed	Length prepared
Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines-Québec.....	16.83	.....
Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto.....	34.66	44.03
Montréal-Malone.....	13.45	.....
Lévis-Sherbrooke via Richmond.....	.....	0.23
Montréal-St. Albans.....	9.78	7.55
Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.....	6.37	.....
Rivière-du-Loup-Ste-Flavie.....	0.53	.....
Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull.....	17.00	12.19
Rougemont-St-Hyacinthe-Drummondville-Trois-Rivières.....	.....	11.02
Montréal-Rouse's Point "via St-Jean".....	6.90	5.23
Québec-Chicoutimi-Tour-du-Lac-St-Jean-Québec.....	1.50	.....
Montréal-Ottawa via Pointe-Fortune.....	0.46	.....
Sorel-Iberville-St-Jean.....	1.00	.....
Lévis-Jackman.....	.....	9.26
Lévis-Sherbrooke via Beauceville.....	1.36	.....
Montréal-St-Hyacinthe-Richmond.....	3.52	0.93
Tour de l'île de Montréal.....	1.73	.....
St-Roch-Chambly-St-Jean.....	2.33	3.10
Black Lake-Plessisville-St-Pierre-les-Becquets via Manseau.....	1.30	.....
Masson-Buckingham-Mont-Laurier.....	0.27	.....
Total.....	118.99	93.54

## SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE

## SUMMARY PER TYPE OF PAVEMENT

Longueurs en milles	Lengths in miles	
Macadam bitumineux—Bituminous macadam.....	5.43	
Béton-Concrete.....	12.02	
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	101.54	
Longueur totale.....	118.99	} miles
Total length.....		



SUR LES CHEMINS  
MUNICIPAUX ORDINAIRES

ON ORDINARY  
MUNICIPAL ROADS

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old Pave- ment	Nouveau pavage New Pavement	Lon- gueur ter- minée Length com- pleted	Lon- gueur pré- parée Length pre- pared
ARTHABASKA.....	Warwick.....	G	MB-BC	0.36	.....
CHAMBLY.....	Montréal-Sud.....	MB	BB-BC	1.03	.....
	Longueuil, p.....	MB	BB-BC	0.24	.....
JACQUES-CARTIER.....	Ste-Anne-de-Bellevue, v.....	G	BB-BC	0.13	.....
LABELLE.....	Mont-Laurier, v.....	G	BB-BC	1.70	0.40
LÉVIS.....	St-Henri, v.....	G	M	0.25	.....
RIMOUSKI.....	Rimouski, v.....	G	BB-BC	0.50	.....
TÉMISCOUATA.....	Rivière-du-Loup, v.....	G	BB-BC	0.87	.....

SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

Longueur en milles COMTÉ	Length in miles	
COUNTY	Longueur terminée Length completed	Longueur préparée Length prepared
ARTHABASKA.....	0.36	.....
CHAMBLY.....	1.27	.....
JACQUES-CARTIER.....	0.13	.....
LABELLE.....	1.70	0.40
LÉVIS.....	0.25	.....
RIMOUSKI.....	0.50	.....
TÉMISCOUATA.....	0.87	.....
TOTAL.....	5.08	0.40

SOMMAIRE PAR GENRE DE  
PAVAGE

SUMMARY PER KIND OF  
PAVEMENT

Longueurs en milles	Lengths in miles
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	4.47
Macadam.....	0.25
Macadam bitumineux—Bituminous Macadam.....	0.36
TOTAL.....	5.08

} milles  
} miles

## CHAPITRE VIII

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

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

### ABITIBI

Landrienne.....	Senneterre-La Reine.....	Angle droit—Right angle...	Courbe, rayon 500'—Curve radius 500'
Launay.....	Senneterre-La Reine.....	4 courbes prononcées—4 sharp curves.....	Redressement, 1338'— Straightening, 1338'
Launay.....	Senneterre-La Reine.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Détournement, 2475'—Re- location, 2475'
Ste-Rose-de-Pouliaries.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue Nord	Angle droit double—Double right angle.....	Rayon, 500'—Radius, 500'
Ste-Rose-de-Pouliaries.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue Nord	Angle droit double—Double right angle.....	Rayon, 500'—Radius, 500'

### ARGENTEUIL

St-Jérusalem, p.....	Montréal-Hull.....	2 angles droits—2 right an- gles.....	Courbe, rayon 500' et 800'— Curve, radius 500' and 800'
St-Jérusalem, p.....	Lachute-Ste-Agathe.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Défrichement—Clearing
Gore, c. (t).....	Lachute-Ste-Agathe.....	Courbe-masquée—Blind cur- ve.....	Défrichement—Clearing
Morin, c. (t).....	Lachute-Ste-Agathe.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Défrichement—Clearing

## CHAPTER VIII

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

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



**TOUR DE LA GASPÉSIE**  
Le phare et le cap des Rosiers

**AROUND GASPÉ PENINSULA**  
Lighthouse and Cape des Rosiers



**TOUR DE LA GASPÉSIE**  
Environs de Barachois

**AROUND GASPÉ PENINSULA**  
Near Barachois

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

ARGENTEUIL (suite—con.)

Chatham, c. (t)	Lachute-St-Jovite	Courbe prononcée—Sharp curve	Rayon, 500'—Radius, 500'
Chatham, c. (t)	Lachute-St-Jovite	Courbe masquée—Blind cur- ve	Défrichement—Clearing

ARTHABASKA

St-Christophe, p	Lévis-Sherbrooke	Courbe masquée—Blind cur- ve	Rayon, 500' (déblai)—Ra- dius, 500' (clearing)
St-Valère, p	Trois-Rivières-Woburn	Courbe prononcée—Sharp curve	Rayon, 300'—Radius, 300'

BAGOT

St-Dominique, p	Montréal-St-Hyacinthe-Richmond	Angle masqué—Blind turn	Courbe, rayon 818'—Curve, radius 818'
-----------------	--------------------------------	-------------------------	--

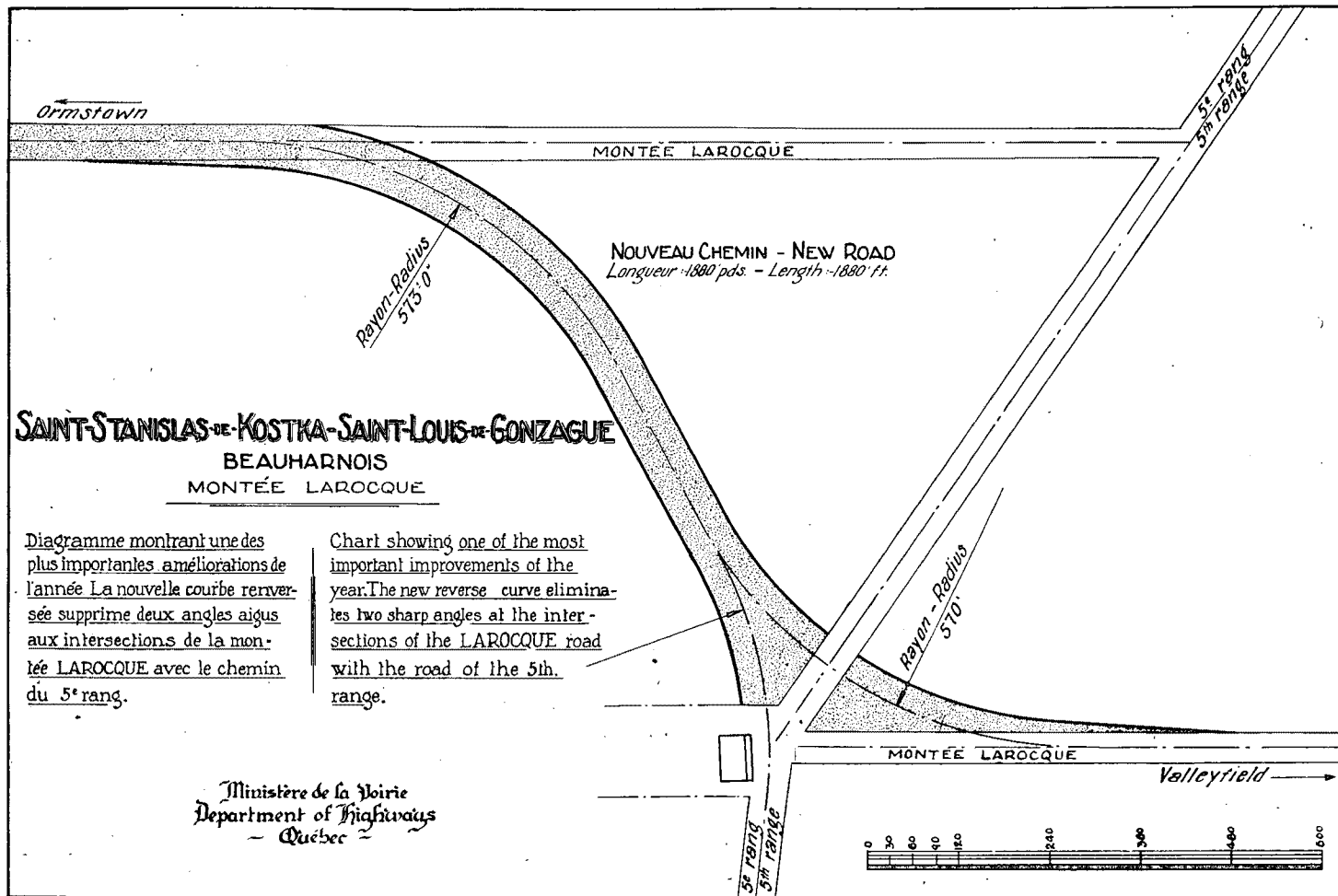
BEAUHARNOIS

Nouveau-Salaberry	Lévis-Fort Covington	2 angles droits—2 right an- gles	2 courbes, rayon, 800'—2 curves, radius, 800'
St-Stanislas-de-Kostka	Chemin Larocque—Larocque road	2 angles aigus—2 sharp an- gles	2 courbes, rayon, 600'—2 curves, radius, 600'

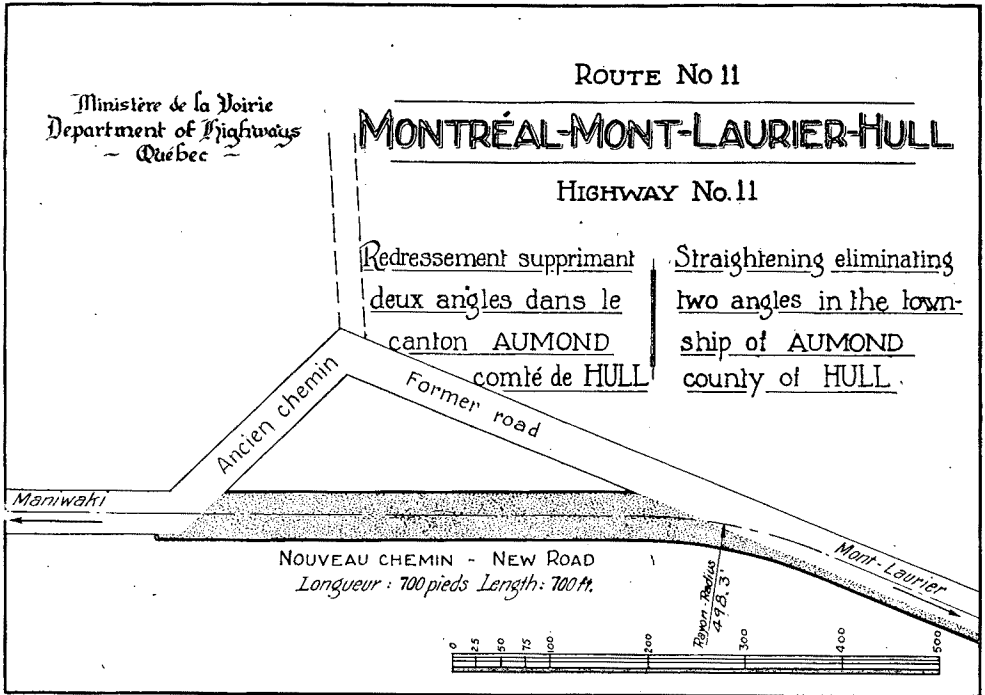
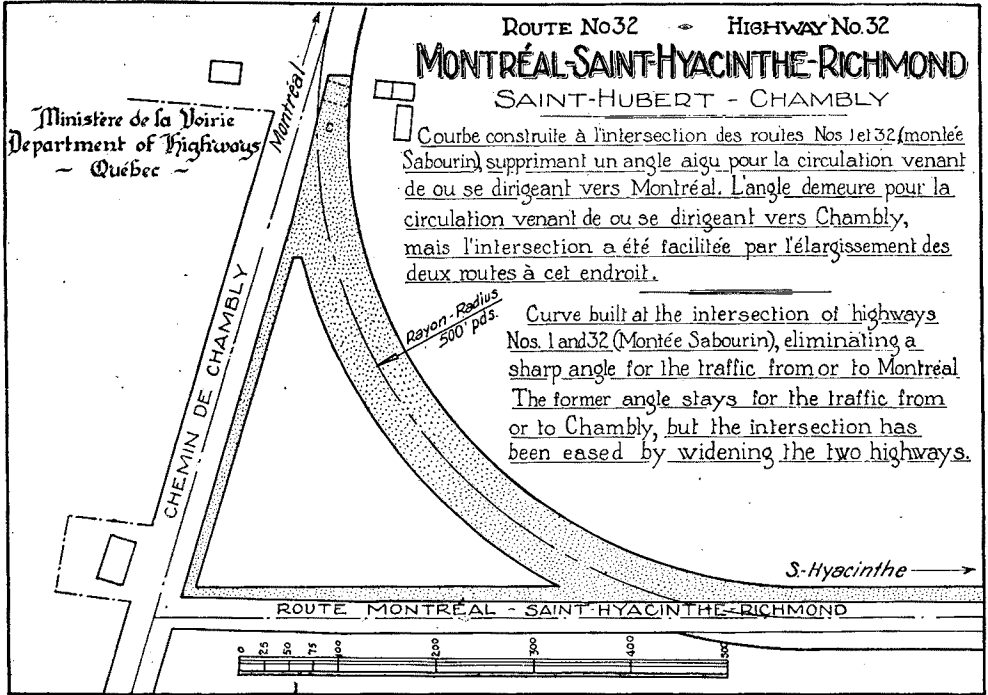
BELLECHASSE

St-Charles, p	Route de Beaumont—Beaumont road	Courbe prononcée — Sharp curve	Rayon, 500'—Radius, 500'
---------------	---------------------------------	-----------------------------------	--------------------------

MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration. Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
<b>BELLECHASSE (suite—con.)</b>			
St-Charles, p.	Route Prévost—Prévost Road	Courbe prononcée — Sharp curve	Rayon, 300'—Radius, 300'
St-Charles, p.	Route Fournier—Fournier road	Courbe prononcée — Sharp curve	Rayon, 500'—Radius, 500'
St-Charles, p.	Route Bilodeau—Bilodeau road	Courbe prononcée — Sharp curve	Rayon, 500'—Radius, 500'
St-Charles, p.	Chemin de la Hêtrière—Hêtrière road	Courbe prononcée — Sharp curve	Rayon, 500'—Radius, 500'
St-Gervais, p.	Route du 2 <sup>e</sup> rang—2nd range road	Courbe masquée—Blind curve	Redressement, 600'— Straightening, 600'
<b>BERTHIER</b>			
Ste-Geneviève-de-Berthier, p.	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto	Pont très étroit (15'); very narrow bridge (15')	Allongé de 17'—Lengthened by 17'
Comté de Berthier	Berthier-St-Michel-des-Saints	Courbes masquées—Blind curves	Défrichement et élargissement, 3000'—Clearing and widening, 3000'.
St-Zénon, p.	Berthier-St-Michel-des-Saints	Courbes masquées — Blind curves	Défrichement et élargissement, 3000'—Clearing and widening, 3000'.
Ste-Geneviève-de-Berthier, p.	Berthier-Joliette-Lachute	Angle	Courbe, rayon 500'—Curve radius 500'.
<b>BROME</b>			
Brome, c. (t)	Waterloo-Huntingdon via Lacolle	Courbe prononcée — Sharp curve	Courbe, rayon 500'—Curve, radius 500'



MUNICIPALITÉ	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN	Nature de l'endroit avant l'amélioration	Nature de l'amélioration
MUNICIPALITY	NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature of the road before improvement	Nature of the improvement
<b>BROME (suite—con.)</b>			
Brome, c (t).....	Waterloo-Huntingdon via Lacolle.....	Courbe masquée—Blind curve.....	Alignement droit—Straightening.
Foster, v.....	Waterloo-Newport.....	Courbe irrégulière—Irregular curve.....	Courbe régulière, rayon 500' Regular curve, radius 500,
<b>CHAMBLY</b>			
Conseil de Comté.....	Montréal-St-Hyacinthe.....	Angle aigu—Sharp angle.....	Courbe, rayon 500'—Curve, radius 500'.
St-Bruno, p.....	Montréal-St-Hyacinthe.....	2 angles droits—2 right angles.....	Une seule courbe, rayon 1000'—One curve only, radius, 1000'.
St-Basile, p.....	Montréal-St-Hyacinthe.....	4 angles droits—4 right angles.....	Nouveau tracé; courbes, rayon 600' à 1000'—Road re- located; curves, radius of 500' to 1000'.
<b>CHARLEVOIX</b>			
St-Hilarion, p.....	Québec-Chicoutimi—Tour du lac St-Jean-Québec.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Rayon, 400'—Radius 400'
St-Urbain, p.....	Québec-Chicoutimi—Tour du lac St-Jean-Québec.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Rayon, 300'—Radius 300'
St-Pierre et St-Paul de la Baie St-Paul, p.....	Québec-Chicoutimi—Tour du lac St-Jean-Québec.....	Etroit—Narrow.....	Elargissement, 1600'— Widening, 1600'.
St-Etienne-de-la-Malbaie, p.....	Québec-Chicoutimi—Tour du lac St-Jean-Québec.....	Etroit—Narrow.....	Elargissement, 500' (côte du Cap à l'Aigle)—Widening, 1600' (Cap à l'Aigle Hill)
St-Etienne-de-la-Malbaie, p.....	Chemin nord-est de la rivière Malbaie North-East road of River Malbaie	Etroit—Narrow.....	Elargissement, côte du Pont, 263'—Widening, du Pont Hill, 263'.





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

**CHICOUTIMI**

Chicoutimi, c. (t).....	Rang St-Martin—St. Martin range.....	Côte très croche et très dangereuse—Very crooked and dangerous hill.....	Redressement — Straightening, 1200'.
Anse St-Jean.....	Chemin Principal—Main road.....	Trois courbes très dangereuses—Three very dangerous hills.....	Redressement par courbes à plus grand rayon—Road relocated; one long radius curve.

**DEUX-MONTAGNES**

St-Joseph-du-Lac, p.....	Lachute-Charlemagne.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 500'—Curve, 500-ft radius
Ste-Scholastique, p.....	Montréal-Hull.....	Angle droit et pont étroit—Right angle and narrow bridge.....	Courbe, rayon 500' et nouveau pont — Curve, 500' radius and new bridge.

**DRUMMOND**

Wendover & Simpson, c. (t).....	Rougemont-St-Hyacinthe-Drummondville-Trois-Rivières.....	2 angles droits—2 right angles.....	Remplacés par deux courbes de 820' rayon;replaced by two curves, 820' radius.
Drummondville.....	Rougemont-St-Hyacinthe-Drummondville-Trois-Rivières.....	2 angles droits—2 right angles.....	Chemin détourné; 2 courbes de 500' rayon—Road relocated; two 500' radius curves.

MUNICIPALITÉ  
MUNICIPALITY

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

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

Nature de l'amélioration  
Nature of the improvement

DRUMMOND (suite—con.)

Wendover & Simpson, c. (t).	Rougemont-St-Hyacinthe-Drummondville-Trois-Rivières.....	Route sinueuse et étroite des limites de Drummondville au village de St-Cyrille.—Crooked and narrow road from the limits of Drummondville to St-Cyrille village.....	Redressement et élargissement à 50' entre les clôtures.—Straightening and widening to 50' between fences.
-----------------------------	--	--	---

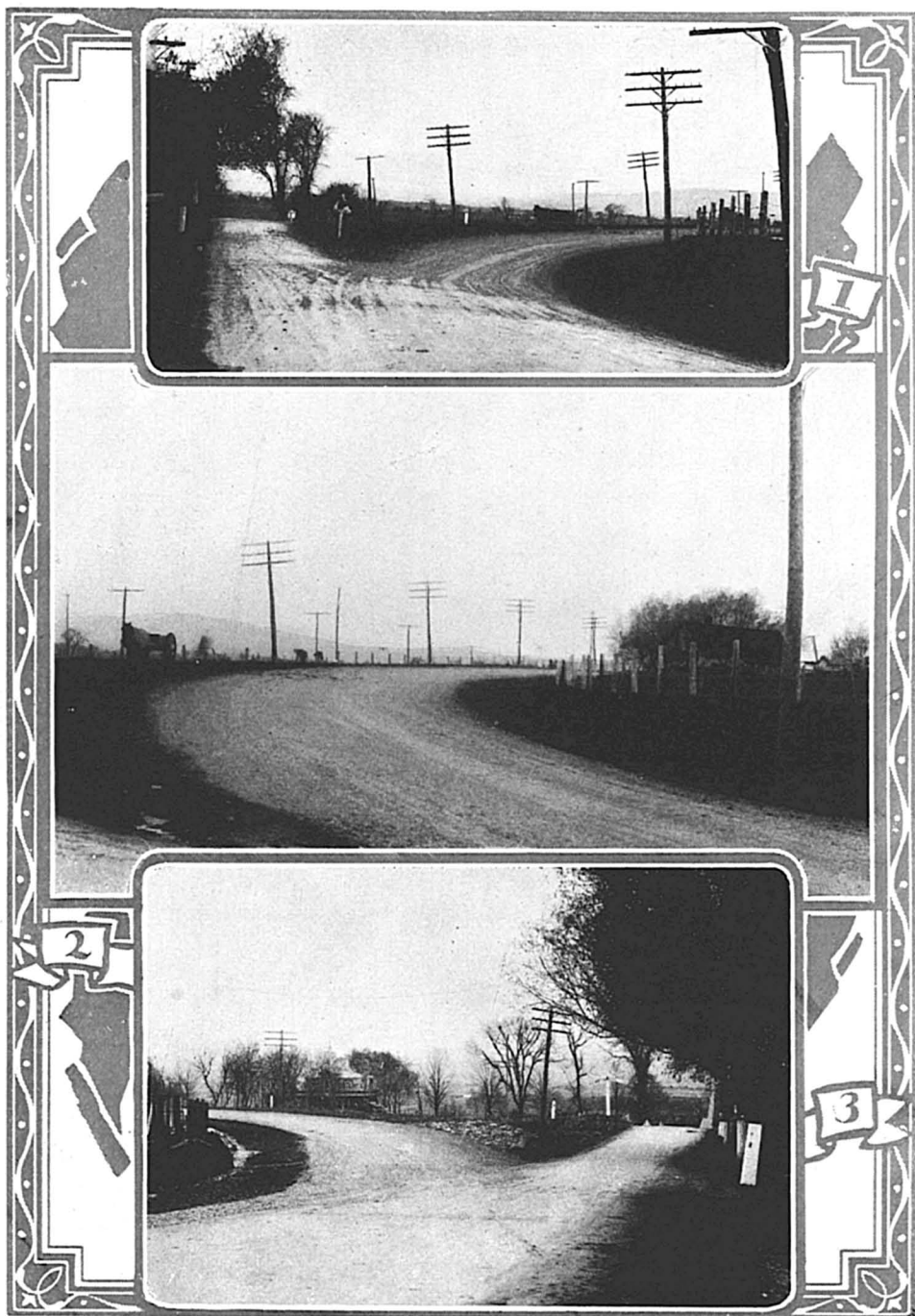
FRONTENAC

St-Gédéon, p.....	St-Vallier-St-Georges-Lac Mégantic...	Angle, courbe prononcée.—Angle, sharp curve.....	Courbe, rayon.—Curve, radius
-------------------	---------------------------------------	--	------------------------------

GASPÉ

St-Maurice-de-l'Echourie, p.	Boulevard Perron (tour de la Gaspésie).	Courbe prononcée et masquée.—Blind sharp curve.....	Redressement et défrichement—Straightening and clearing.
Cloridorme.....	Boulevard Perron (tour de la Gaspésie).	Courbe prononcée et pont étroit.—Sharp curve and narrow bridge.....	Elargissement du pont et redressement de la courbe.—Widening of the bridge and straightening of the curve.
Gaspé, v.....	Boulevard Perron (tour de la Gaspésie).	Courbe prononcée très étroite.—Sharp and very narrow curve.....	Courbe à grand rayon et élargissement. — Long radius curve and widening.

MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
<b>GASPÉ</b>			
York, c. (t).....	Boulevard Perron (tour de la Gaspésie).	Courbe masquée.—Blind curve.	Défrichement—Clearing.
York, c. (t).....	Boulevard Perron (tour de la Gaspésie).	Courbe masquée—Blind curve.	Défrichement—Clearing.
Grande-Rivière.....	Boulevard Perron (tour de la Gaspésie).	Courbe à angle droit—Right angle curve.	Redressement, courbe à grand rayon—Straightening, long radius curve.
<b>HULL</b>			
Aumond, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull.....	3 courbes à angle droit—3 right angle curves.....	Redressement et 1 courbe de 498.3' de rayon—Straightening, and one 498.3' radius curve.
<b>JACQUES-CARTIER</b>			
Ste-Geneviève, p.....	Tour de l'île de Montréal—Montréal Island.....	Partie inondée—Flooded section.....	Rehaussement avec enrochement et pavage en béton bitumineux—Road raised by means of a stonefill and a bituminous concrete pavement (1207')
Ste-Geneviève, p.....	Montée St-Charles.....	Double angle droit—Double right angle.....	Courbe renversée de 500' de rayon—Reversed curve, of 500' radius.
Pointe-Claire, ville.....	Montréal-Toronto.....	Erosions le long du lac St-Louis—Road washed out along lake St. Louis.....	Enrochement sur 1½ mille. Stonefill on one and a half mile.

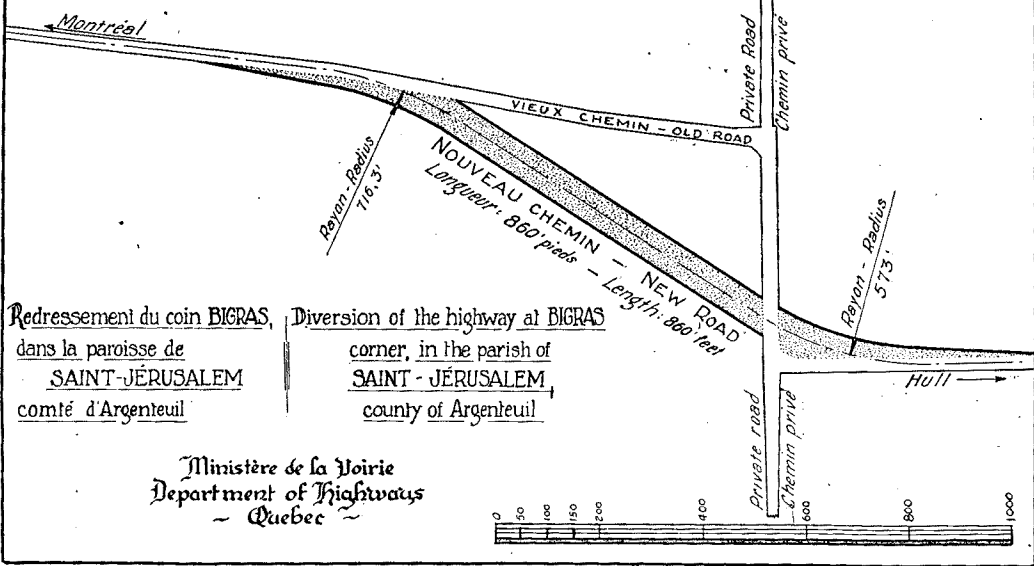


#### CHARLESBOURG-LORETTEVILLE

Passages à niveau du C. N. R. supprimé par détournement. 1. A gauche, le chemin traversant la voie; à droite, le chemin de détournement vers l'ouest; 2. Le chemin de détournement longeant la voie; 3. Intersection du chemin de détournement et de la route Sainte-Claire à l'ouest. Ce détournement supprime 95% de la circulation sur la voie.

Level crossings on the C. N. R. track eliminated by changing the location of the highway. 1. Left: former road crossing the track; right: the new road along the track. Looking west; 3. Western view, at the intersection with the Ste. Claire road. The new road eliminates 95% of the traffic on the tracks.

ROUTE No 8  
**MONTREAL - HULL - AYLMER - PEMBROKE**  
 HIGHWAY No. 8

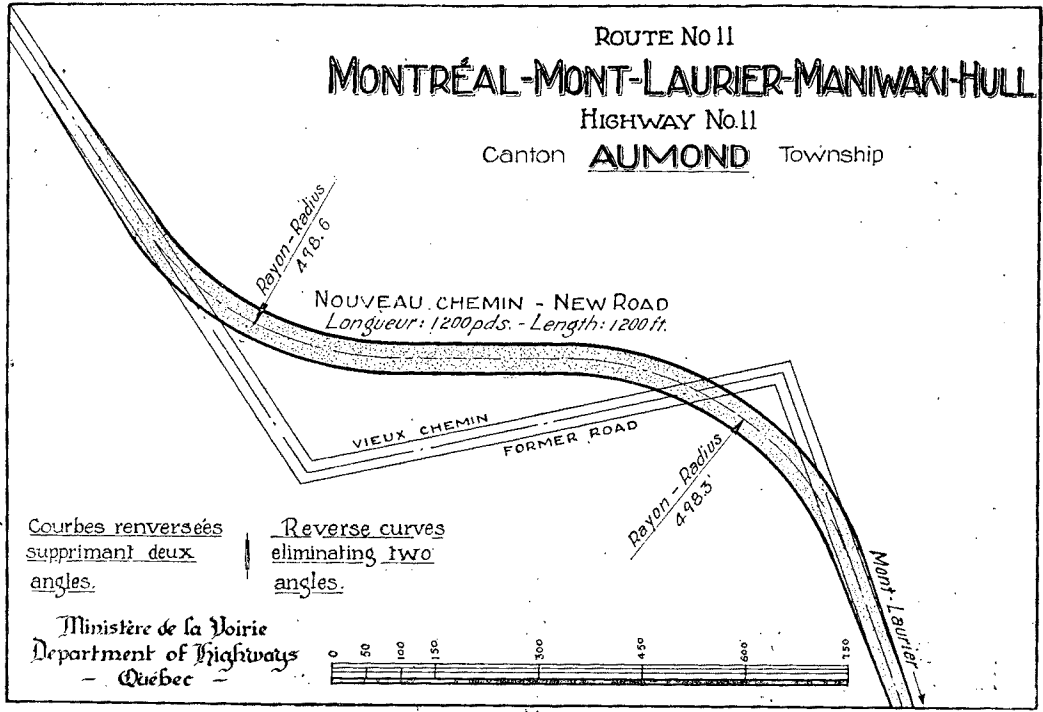


Redressement du coin BIGRAS,  
 dans la paroisse de  
SAINTE-JÉRUSALEM  
 comté d'Argenteuil

Diversion of the highway at BIGRAS  
 corner, in the parish of  
SAINTE-JÉRUSALEM  
 county of Argenteuil

Ministère de la Voirie  
 Department of Highways  
 - Québec -

ROUTE No 11  
**MONTREAL - MONT-LAURIER - MANIWAKI - HULL**  
 HIGHWAY No. 11  
 Canton AUMOND Township



Courbes renversées  
 supprimant deux  
 angles.

Reverse curves  
 eliminating two  
 angles.

Ministère de la Voirie  
 Department of Highways  
 - Québec -

## MUNICIPALITÉ

NOM DE LA ROUTE OU  
DU CHEMINNature de l'endroit avant  
l'amélioration

## Nature de l'amélioration

## MUNICIPALITY

NAME OF HIGHWAY  
OR ROADNature of the road before  
improvement

## Nature of the improvement

## JACQUES-CARTIER (suite—con.)

Dorval, ville.....	Montréal-Toronto.....	Erosion le long du lac St-Louis—Road washed out along lake S. Louis.....	Enrochement sur 2 milles.—Stonefill on 2 miles.
Ile Bizard.....	Divers chemins—Various roads.....	Angles droits—Right angles.	Courbe de 100 pieds de rayon.—Curves, 100' radius

## KAMOURASKA

Kamouraska.....	Edmundston-Riv.-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée—Sharp angle.....	Redressement sur 2000' et courbe, rayon 500'.—Straightening on 2000' and curve 500'. radius.
Ste-Anne.....	Edmundston-Riv.-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe masquée—Blind curve—Courbe prononcée.—Sharp angle.....	Maison déplacée, minage.—House removed, blasting. Redressement, 500'.—Straightening, 500'.
St-André.....	Edmundston-Riv.-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée et masquée.—Sharp and blind curve.....	Redressement sur 1200' et courbe, rayon 500'.—Straightening on 1200' and curve 500' radius.

## LABELLE

Mont-Laurier, v.....	Intersections de la route Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull et Masson-Buckingham-Mont Laurier.....	Courbe à angle droit masquée par une maison.—Sharp turn with house preventing view.....	Maison déplacée; courbe, rayon 57'.—House removed; curve 57'. radius
----------------------	--	---	--

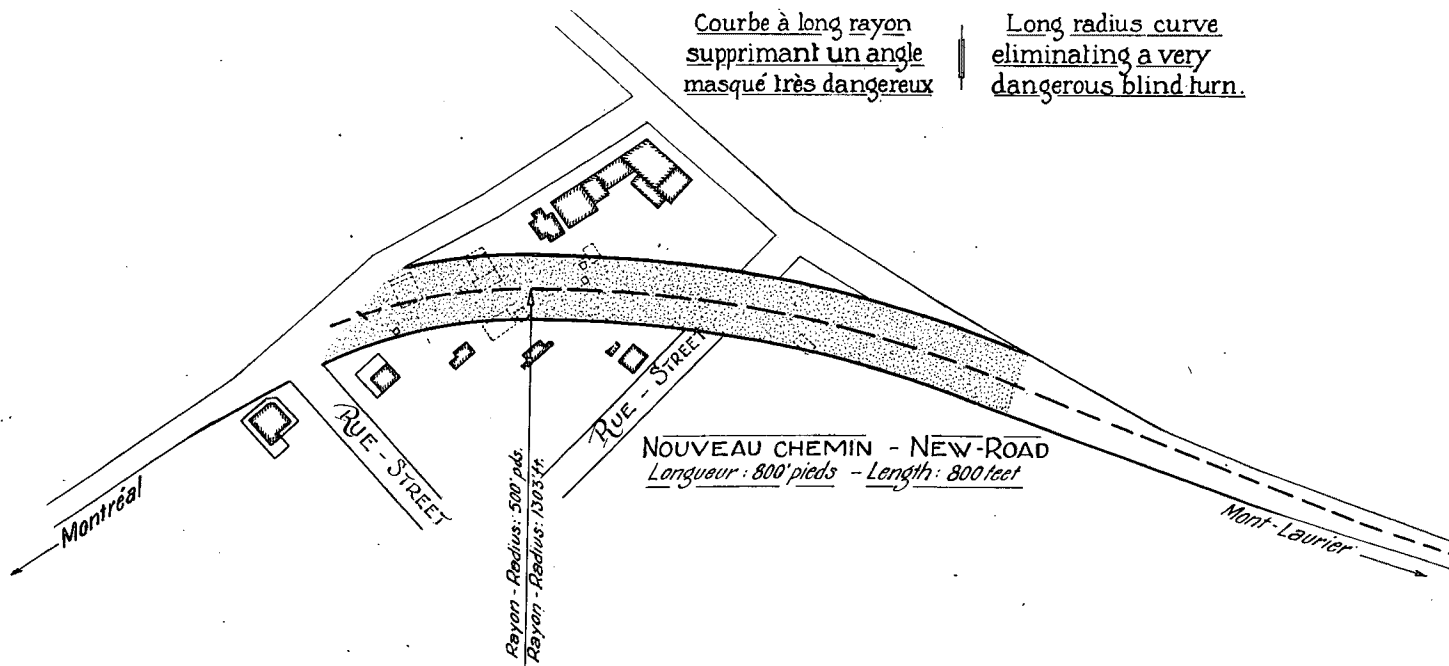
Ministère de la Voirie  
Department of Highways  
- Québec -

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

VILLAGE PRÉVOST - TERREBONNE

Courbe à long rayon  
supprimant un angle  
masqué très dangereux

Long radius curve  
eliminating a very  
dangerous blind turn.



NOUVEAU CHEMIN - NEW ROAD  
Longueur: 800' pds. - Length: 800 feet



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

LABELLE (suite—con.)

Robertson & Pope, c. (t)...	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull.....	Courbe très prononcée.— Sharp blind turn.....	Redressement sur 500'; courbe, 500' rayon—Straightening on 500'; curve, 500' radius.
Joly, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull.....	Courbe très prononcée et masquée par une butte de terre—Sharp blind turn with a land ridge preventing view.....	Redressement sur 600'; courbe, rayon 350'—Straightening on 600'; curve, 350' radius.

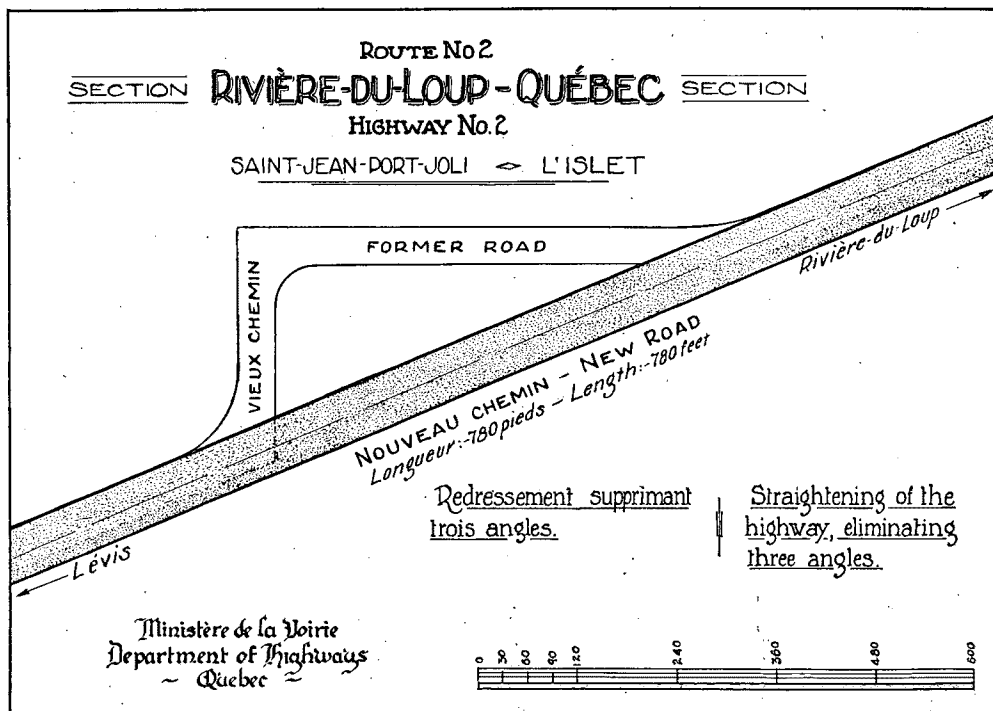
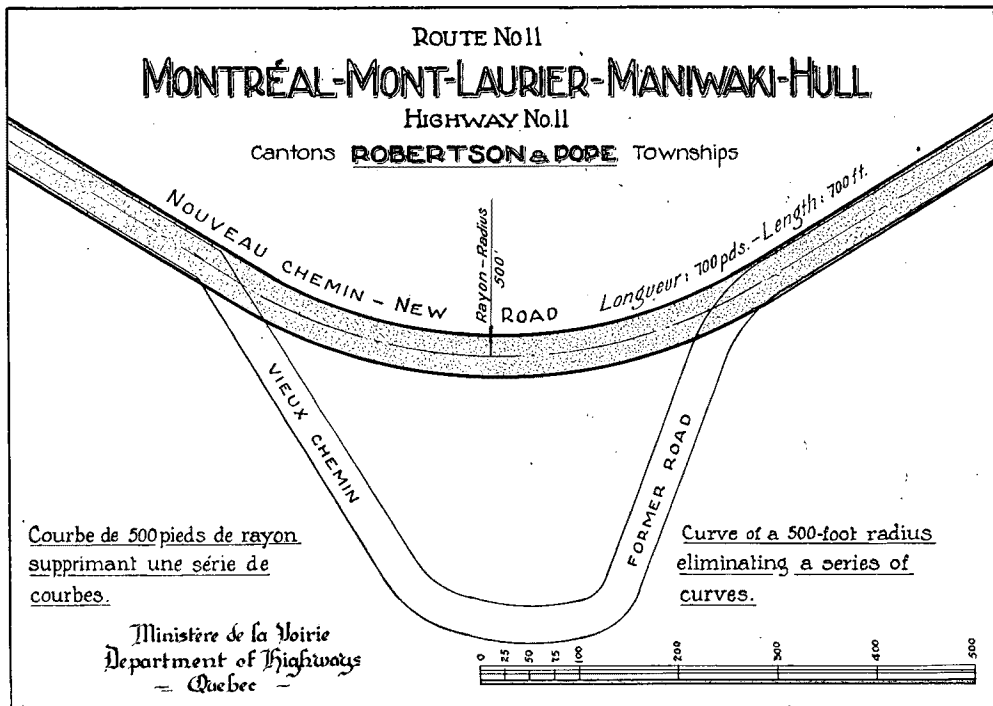
LAC-ST-JEAN

St-Bruno, p.....	Tour du lac St-Jean.....	4 courbes masquées—4 blind curves (côte croche).....	Redressement sur 1600'.— Straightening on 1600'.
Delisle, c. (t).....	Chemin pour l'Ascension.....	Courbe; Rocher masquant la vue—Curve; view prevented by a large boulder....	Minage—Blasting.
Ste-Croix, p.....	Route de l'Eglise—De l'Eglise road....	Courbe prononcée—Sharp curve.....	Redressement sur 250'— Straightening on 250'.
Lac Bouchette, p.....	Route de la Grotte.....	Angle droit; masqué par une maison—Right angle, view prevented by a house....	Courbe à grand rayon; enlèvement de la bâtisse— Long radius curve; house removed.

LAPRAIRIE

St-Jacques-le-Mineur, p....	Edouard VII—King Edward Boulevard.....	Angle droit—Right angle....	2 courbes, rayon 500'—2 curves, 500. radius
Laprairie, p.....	Montréal-Rouse's Point via St-Jean....	Courbes prononcées — Sharp curves.....	2 courbes renversées, rayon 500'—2 reverse curves, 500'. radius.





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

LAVAL

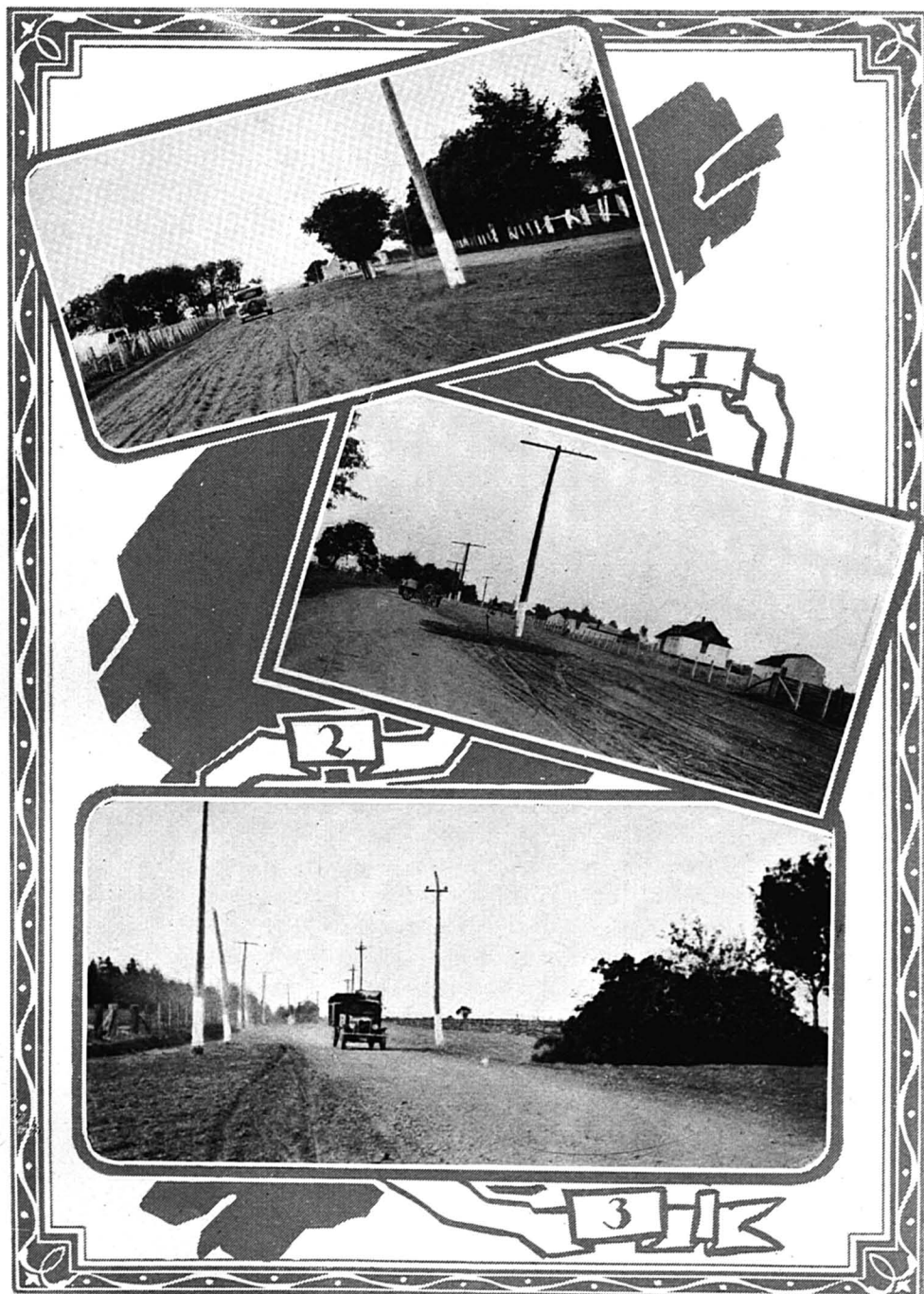
Laval-sur-le-lac.....	Tour de l'île Jésus—Around Jesus Is- land.....	Parties de chemin inondées. Flooded sections.....	Rehaussement avec enroche- ment et nouveau revête- ment—Surface raised by means of a stonefill and new resurfacing; 1497'. Enrochement sur 2 milles— Stonefill on 2 miles.
Rivière-des-Prairies, p.....	Tour de l'île de Montréal—Around Island of Montreal.....	Erosions le long de la rivière- des-Prairies—Section wash- ed out along Rivière des Prairies.....	Enrochement sur 2 milles— Stonefill on 2 miles.
St-Vincent-de-Paul, p.....	Montée et rang St-François.....	Angle droit—Right angle...	Courbe, rayon 100'—Curve, 100' radius.

L'ISLET

St-Pamphile, p.....	St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile- St-Camille.....	Détour prononcé — Sharp turn.....	Redressement, 1000'; rem- blais, 1000' x 24' x 2½'; pont, 12' x 2' x 24'; pon- ceau, 3' x 2' x 24'. Straightening, 1000'; fill, 1000' x 24' x 2½'; bridge, 12' x 2' x 24'; culvert, 3' x 2' x 24'.
St-Pamphile, p.....	St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile- St-Camille.....	Courbe prononcée et mas- quée.—Sharp and blind curve.....	Redressement, 1000'— Straightening, 1000'.
St-Aubert, p.....	St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile- St-Camille.....	Courbe prononcée et mas- quée—Sharp and blind cur- ve.....	Redressement, 1000'.— Straightening, 1000'.

MUNICIPALITÉ	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN	Nature de l'endroit avant l'amélioration	Nature de l'amélioration
MUNICIPALITY	NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature of the road before improvement	Nature of the improvement
<b>L'ISLET (suite—con.)</b>			
St-Cyrille, p. . . . .	L'Islet-St-Adalbert. . . . .	Courbe masquée—Blind curve. . . . .	Redressements, 300' et 350'. —Straightenings, 300' and 350'.
St-Marcel, p. . . . .	L'Islet-St-Adalbert. . . . .	Courbe prononcée. — Sharp curve. . . . .	Redressement, 300' et pontceaux—Straightening, 300' and culverts.
St-Marcel, p. . . . .	L'Islet-St-Adalbert. . . . .	4 angles—4 angles. . . . .	4 redressements, 500' chacun 4 straightenings, 500' each
St-Adalbert, p. . . . .	L'Islet-St-Adalbert. . . . .	3 courbes prononcées. —3 sharp curves. . . . .	3 redressements, 2 de 500' et 1 de 1500', minage.— 3 straightenings, 2 of 500' and 1, 1500', blasting.
L'Islet, p. . . . .	Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto. . . . .	Courbe prononcée. — Sharp curve. . . . .	Redressement, 300'— Straightening, 300'.
		Courbe masquée—Blind curve. . . . .	Maison enlevée, rayon 500'. House removed, 500' radius
		Courbe masquée—Blind curve. . . . .	Arbres coupés—Trees removed, rayon, 500' — 500' radius.
		Courbe prononcée. — Sharp curve. . . . .	Courbe, rayon 1000'—Curve 1000' radius
		Courbe prononcée. — Sharp curve. . . . .	Redressement, 1000'.— Straightening, 1000'.
		Courbe prononcée. — Sharp curve. . . . .	Redressement, 500'.— Straightening, 500'.
		Courbe masquée — Blind curve. . . . .	Courbe, 500', maison enlevée Curve, 500', house removed.

MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
L'ISLET (suite—con.)			
L'Islet	Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto	Courbe masquée—Blind curve. Courbe prononcée. — Sharp curve. Courbe prononcée. — Sharp curve. Courbe masquée—Blind curve. Courbe masquée—Blind curve. Courbe masquée—Blind curve.	Redressement, 1000', maison enlevée—Straightening, house removed. Amélioration de courbe, rayon, 1000'—Improvement of curve, 1000' radius. Amélioration de courbe, rayon, 1000'—Improvement of curve, 1000' radius. 2 maisons déplacées, courbe, rayon 1000'—2 houses removed, curve, 1000' radius. Redressement, 1000'.—Straightening, 1000' Déplacement de grange.—Barn removed.
St-Jean-Port-Joli	Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto	Courbe prononcée. — Sharp curve. Courbe prononcée. — Sharp curve. Courbe masquée—Blind curve. Courbe prononcée. — Sharp curve.	Courbe, rayon 500'—Curve, 500-ft radius. Redressement, 1000'.—Straightening, 1000' Courbe, rayon 500', arbres coupés et pont neuf—Curve, 500' radius, trees removed and new bridge. Redressement, 500', maison enlevée—Straightening, 500', house removed



RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC

Vues montrant quelques travaux d'élargissement en cours à l'Islet et à Saint-Jean-Port-Joli. Ces vues, prises avant l'enlèvement des poteaux et des arbres, montrent bien le vieux chemin et le nouveau comparés. Cette route a été élargie jusqu'à 66 pieds entre clôtures.

Views showing widening operations at l'Islet and Saint-Jean-Port-Joli. These views were taken before the poles and trees were removed and show the former road compared with the new one at full width. The road was widened to 66 feet between fences.

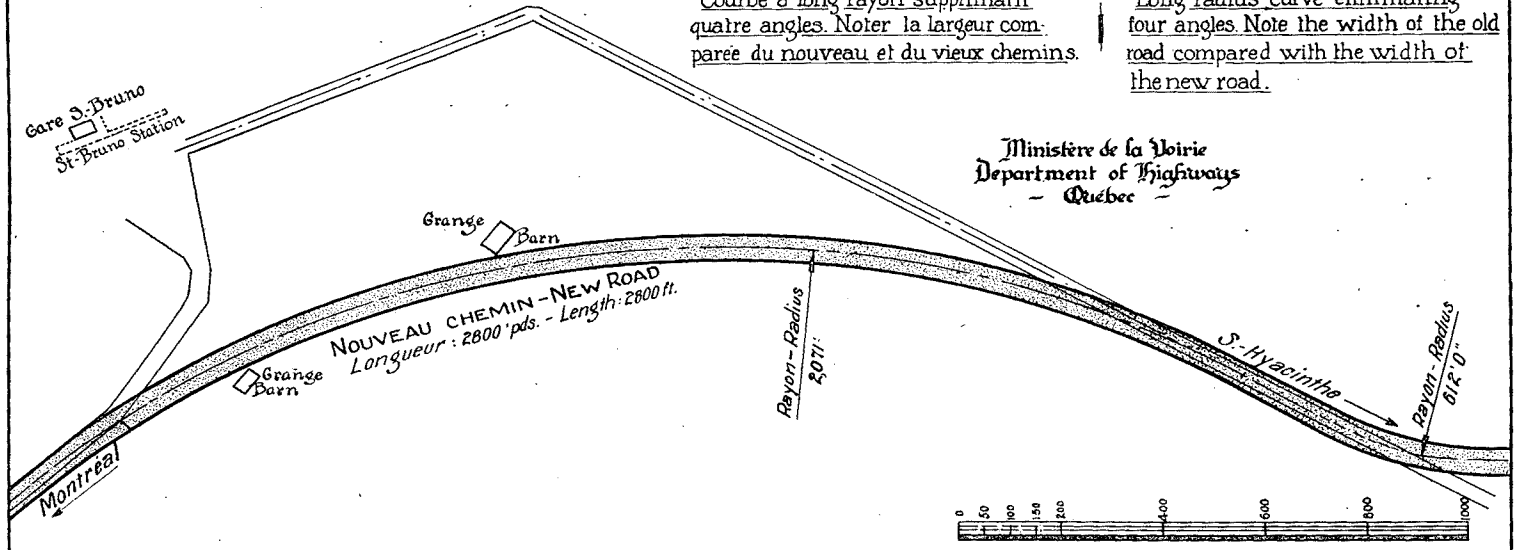
ROUTE No 32  
**MONTREAL-SAINTE-HYACINTHE-RICHMOND**  
 HIGHWAY No 32

PAROISSE DE SAINT-BRUNO PARISH  
 — CHAMBLY —

Courbe à long rayon supprimant quatre angles. Noter la largeur comparée du nouveau et du vieux chemins.

Long radius curve eliminating four angles. Note the width of the road compared with the width of the new road.

Ministère de la Voirie  
 Department of Highways  
 - Québec -



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

L'ISLET (suite—con.)

St-Roch.....	Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée. — Sharp curve.....	Redressement, 1000'. — Straightening, 1000'.
		Courbe prononcée. — Sharp curve.....	Courbe, rayon 500'—Curve, 500'. radius.
		Courbe prononcée. — Sharp curve.....	Redressement, 500'. — Straightening, 500'.
		Courbe prononcée et masquée—Sharp and blind curve.....	Maison déplacée, redressement, 1200'—House removed, straightening 1200'

MATANE

Ste-Félicité.....	Boulevard Perron (tour de la Gaspésie).2	courbes prononcées—2 sharp curves.....	Courbe, rayon 800', redressement sur 4,500'—Curve, 800'. radius, straightening on 4500'.
		Courbe prononcée. — Sharp curve.....	Courbe, rayon 600', redressement sur 3500'—Curve, 600'. radius, straightening on 3500'.
Dalibaire, c. (t).....	Boulevard Perron (tour de la Gaspésie).6	courbes masquées—6 blind curves.....	Redressement sur 5200'. — Straightening on 5200'
Romieux, c. (t).....	Boulevard Perron (tour de la Gaspésie).3	courbes masquées—3 blind curves.....	Redressement sur 4200' — Straightening on 4200'.

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

**MATAPÉDIA**

St-Jacques-le-Majeur-de-Causapscal, p. ....	Boulevard Perron (tour de la Gaspésie).	Courbes prononcées et masquées—Sharp and blind curves.....	2 courbes, rayon au-delà de 500', redressement sur 2400'—2 curves, under 500' radius, straightening on 2400'.
---	---	--	---

**MÉGANTIC**

Black Lake, v. ....	Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines-Lévis.....	Viaduc—Viaduct.....	Ouverture 23' 6'' avant amélioration. Ouverture portée à 45'; courbe à grand rayon—Opening 23' 6'' before improvement; opening widened to 45'; long radius curve.
---------------------	---	---------------------	---

**MISSISQUOI**

St-Pierre-de Vérone.....	Waterloo-Huntingdon via Lacolle.....	2 coins à angles droit—2 right angle corners .....	2 courbes avec rayon 500'—2 curves, 500' radius.
--------------------------	--------------------------------------	--	--

**MONTCALM**

Rawdon, p. ....	Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	Courbes masquées. — Blind curves.....	Elargissement, 2250'.—Widening, 2250'.
Chertsey, c. (t).....	Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	Courbes masquées. — Blind curves.....	Elargissement, 5130'.—Widening, 5130'.
Chilton, c. (t).....	Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	Courbes masquées. — Blind curves.....	Elargissement, 1260'.—Widening, 1260'.
Lussier, c. (t).....	Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	Courbes masquées. — Blind curves.....	Elargissement, 1500'.—Widening, 1500'.



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

## MONTMORENCY

St-Joachim, p. ....	Québec-Chicoutimi-tour du lac St-Jean-Québec .....	Côte étroite—Narrow hill...	Elargissement, côte de la Mische, 800'—Widening of Côte de la Mische, 800'.
---------------------	--	-----------------------------	---

## NAPIERVILLE

St-Rémi, p. ....	Beauharnois-St-Jean .....	2 angles droits, ½ mille à l'ouest du village—2 right angles one half mile west of the village .....	Courbes renversées, rayon de 500'—Reversed curves, of 500' radius.
------------------	---------------------------	--	--

## NICOLET

St-Wenceslas, v. ....	Trois-Rivières-Woburn .....	Courbe masquée. — Blind curve .....	Déblai, 300' rayon—Clearing, 300' radius.
Ste-Angèle, p. ....	Lévis-Fort Covington .....	Courbe prononcée. — Sharp curve .....	Courbe, rayon 300'—Curve, 300' radius.
Bécancour, p. ....	Lévis-Fort Covington .....	2 courbes prononcées—2 sharp curves .....	Courbe, rayon 300'.—Curve, 300' radius.
St-Pierre-les Becquets, p. ....	Lévis-Fort Covington .....	Courbe prononcée—Sharp curve .....	Courbe, rayon 250'—Curve, 250' radius.

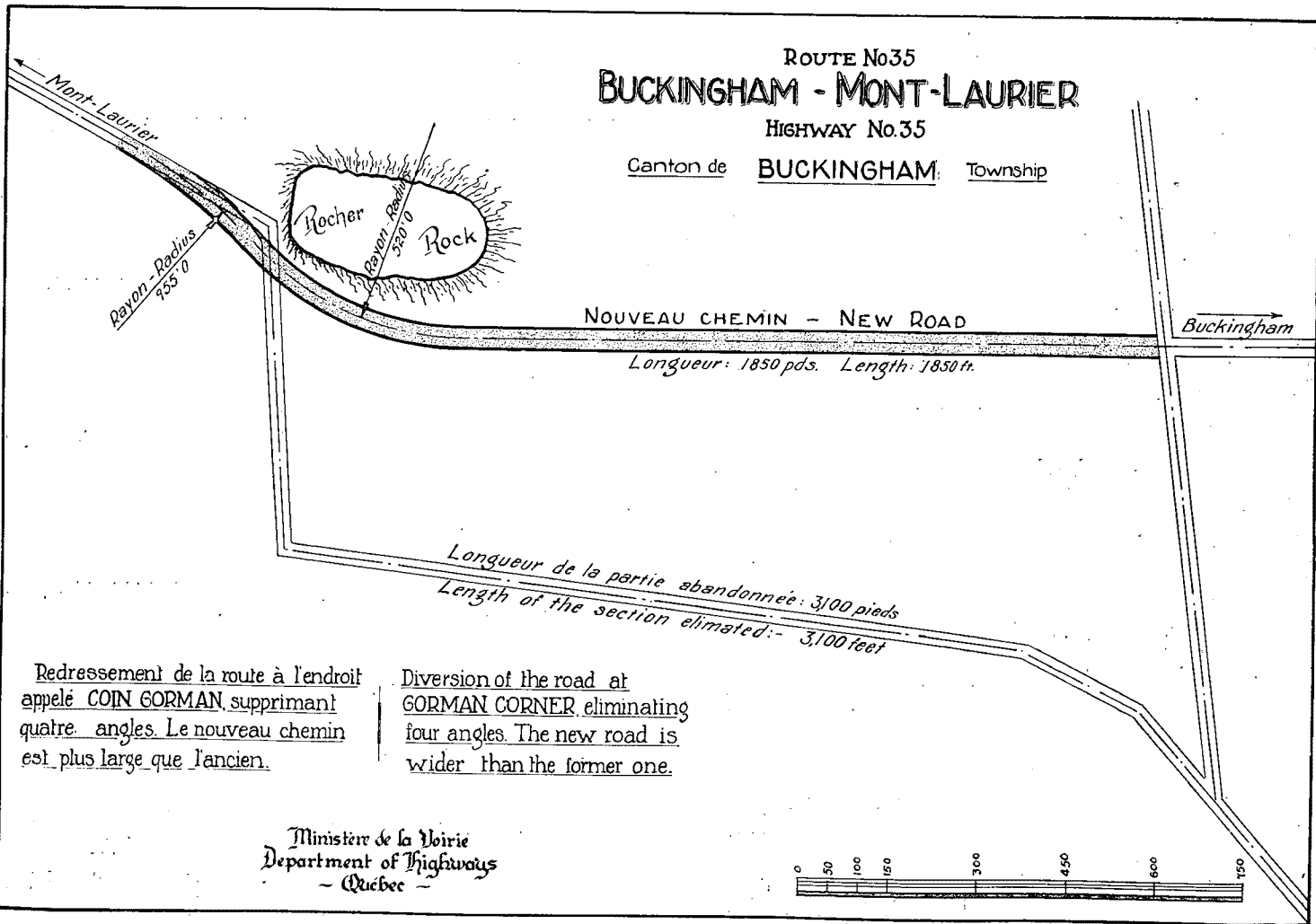
## PONTIAC

Mansfield & Pontefract, c. (t) .....	Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke .....	Courbes masquées. — Blind curves .....	Elargissement à l'extérieur des courbes—Widening at the outside of the curves.
--------------------------------------	-------------------------------------	--	--

ROUTE No35  
**BUCKINGHAM - MONT-LAURIER**

Highway No.35

Canton de BUCKINGHAM Township



Redressement de la route à l'endroit appelé COIN GORMAN, supprimant quatre angles. Le nouveau chemin est plus large que l'ancien.

Diversion of the road at GORMAN CORNER, eliminating four angles. The new road is wider than the former one.

Ministère de la Voirie  
 Department of Highways  
 - Québec -



MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
<b>PORTNEUF</b>			
St-Augustin, p. . . . .	Route Centrale 5 <sup>e</sup> rang— 5th, range . . . . .	Central road, Courbe prononcée— curve . . . . .	Sharp Elargissement de courbe pour avoir rayon de 800'. Long- ueur 1000'.—Widening & improvement of the curve to a 800. radius.
Portneuf, p. . . . .	Chemin St-Charles . . . . .	Courbe prononcée — Sharp curve . . . . .	Correction de courbe pour donner rayon de 200'. Longueur; 150'.—Improve- ment of the curve to a 200' radius. Length, 150'.
Grondines, v. . . . .	Route de la Station . . . . .	Courbe prononcée — Sharp curve . . . . .	Elargissement et correction de courbe, 200'. Long- ueur, 150' — Widening and improvement of the curve to a 200' radius. Length, 150'.
St-Alban, p. . . . .	Route St-Joseph (Bernard Genest) . . . . .	2 courbes masquées—2 blind curves . . . . .	Elargissement pour donner rayon de 300'. Longueur, 600'.—Widening of the curve to a 300' radius. Length, 150'.
<b>QUÉBEC</b>			
Beauport, p. . . . .	Route Jean-Baptiste . . . . .	Courbe—Curve . . . . .	Elargissement pour donner rayon de 300'. Longueur, 200'.—Widening of the curve to a radius of 300. Length, 200'.

MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
QUÉBEC (suite—con.)			
N.-D.-des-Laurentides . . . . .	Québec-Chicoutimi-tour du lac St- Jean-Québec . . . . .	6 courbes prononcées et mas- quées—6 sharp and blind curves . . . . .	Elargissement, défrichement pour donner rayon de 800' à 900'. Longueur, 4000'— Widening and clearing of the curves to a 800' to 900' radius. Length, 4000'.
Stoneham, c . . . . .	Québec-Chicoutimi-tour-du-lac-St- Jean-Québec . . . . .	Courbe—Curve . . . . .	Elargissement, défrichement pour donner rayon de 800' Longueur, 500' — Widen- ing and clearing of the curve to a 900' radius. Length, 500'.
St-Gérard-Magella, p . . . . .	Chemin St-Michel-St-Michel road . . . . .	2 Courbes—Curves . . . . .	Elargissement et redresse- ment pour donner rayon de 900'. Longueur, 2000'. Widening and straighten- ing of the curve to a 900'. radius. Length, 2000'.
Charlesbourg, v . . . . .	Québec-Chicoutimi-tour-du-lac-St- Jean-Québec . . . . .	Courbe—Curve . . . . .	Elargissement, défrichement, correction de courbe pour donner un rayon de 900'. Longueur, 1000'—Widen- ing, clearing and improve- ment of the curve to a 900'. radius. Length, 1000'.

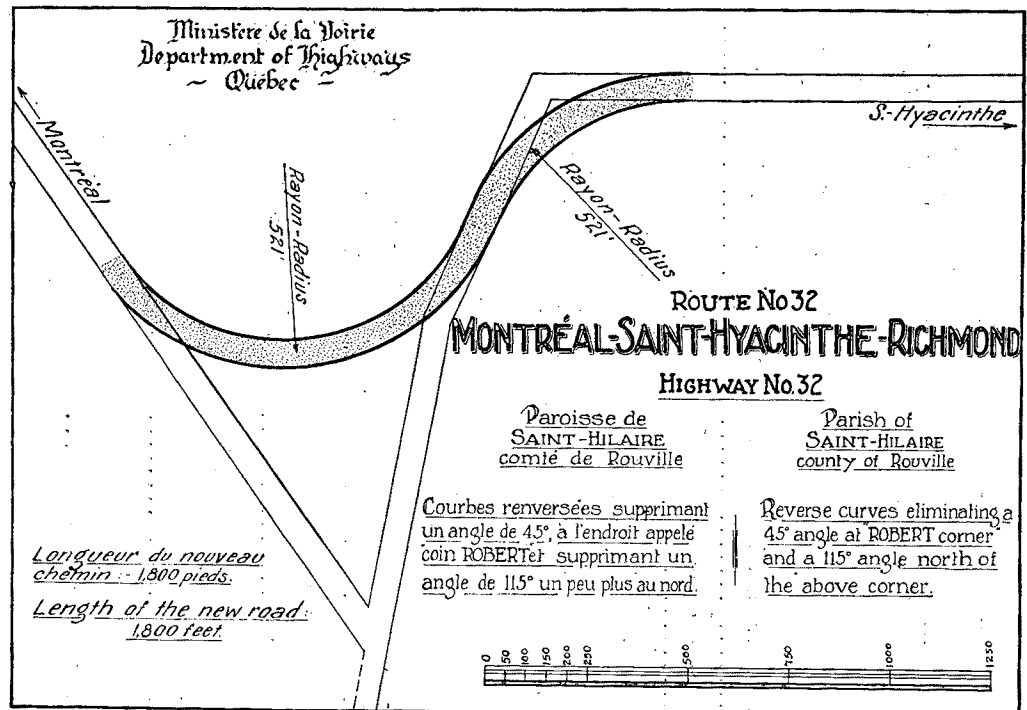
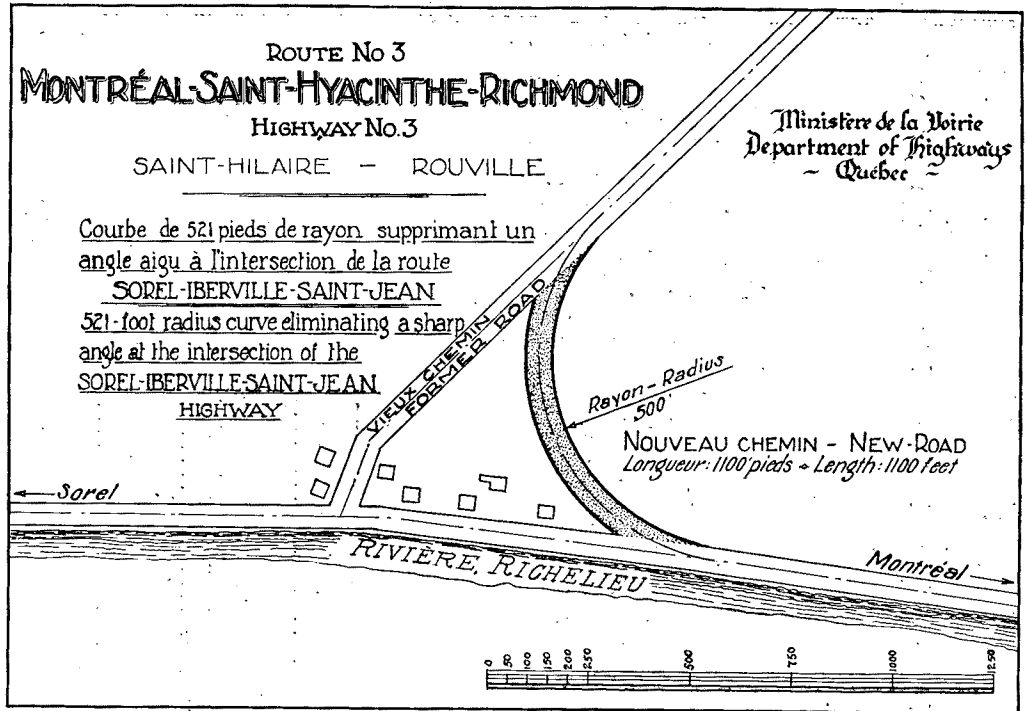
MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
<b>RICHMOND</b>			
Melbourne, c. (t)	Richmond-Yamaska	Passage à niveau masqué— Blind railroad level crossing	Défrichement—Clearing
<b>ROUVILLE</b>			
St-Hilaire, p.	Montréal-St-Hyacinthe, via Belœil	3 coins à angles aigus — 3 sharp angle corners	3 courbes, rayon 500'—3 cur- ves, 500'. radius.
<b>ST-HYACINTHE</b>			
Ste-Madeleine, p.	Montréal-St-Hyacinthe-Richmond	Angle—Angle Angle masqué et passage à niveau—Blind angle and railroad level crossing Partie sinueuse — Winding section Angle étroit et passage à ni- veau—Narrow angle and railroad level crossing	Courbe, rayon 790'—Curve, 790'. radius. Courbe, rayon 300'—Curve, 300'. radius. Correction d'alignement.— Straightening — Longueur Length, 400'. Courbe, rayon 320'—Curve, 320'. radius.
N.-D.-St-Hyacinthe, p.	Montréal-St-Hyacinthe-Richmond	Angle masqué—Blind angle. Angle masqué—Blind angle.	Courbe, rayon 522'—Curve, 522'. radius Courbe, rayon 730'; maison déplacée — Curve, 730'. radius; house removed.



TOUR DE LA GASPÉSIE

Grande-Vallée

AROUND GASPÉ PENINSULA



MUNICIPALITÉ	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN	Nature de l'endroit avant l'amélioration	Nature de l'amélioration
MUNICIPALITY	NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature of the road before improvement	Nature of the improvement
<b>ST-HYACINTHE (suite—con.)</b>			
St-Hyacinthe-le-Confesseur, p.	St-Hyacinthe-Drummondville-Trois-Rivières	Angle masqué—Blind angle.	Courbe, rayon 573'—Curve, 573' radius.
St-Hyacinthe-le-Confesseur, p.	Montréal-St-Hyacinthe-Richmond	Angle étroit et masqué—Narrow and blind angle.	Courbe, rayon 573'—Curve, 573' radius.
La Providence, v.	Rue Ste-Anne—Ste. Anne Street	Angle masqué et entrée de la rue trop étroite — Blind angle and access to the street very narrow.	Déplacement de maison; élargissement du pavage; réfection du trottoir en ciment—House removed; pavement widened; concrete side-walk reconstructed.
<b>ST-JEAN</b>			
St-Luc, p.	Montréal-Rouse' Point via St-Jean	Angle droit (Coin Amyot)—Right angle (Amyot corner)	Courbe, rayon 1000'—Curve 1000' radius.
St-Jean, p.	Montréal-Rouse's Point via St-Jean	Angle droit (Coin Sénécal, près du canal)—Right angle (Sénécal corner, near canal)	Courbe, rayon 800'—Curve, 800' radius.
St-Luc, p.	St-Roch-Chambly-St-Jean	Angle droit (Coin Sénécal)—Right angle (Sénécal corner)	Courbe, rayon 500'—Curve, 500' radius.
St-Bernard-de-Lacolle, p.	Montée Guay—Guay Hill	2 angles droits—2 right angles.	2 courbes renversées, rayon 500'—2 reversed curves, 500' radius.



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

**ST-JEAN (suite—con.)**

	Montée Gamache.....	Angle de 74 16'—Angle, 74 16'.....	Courbe, rayon 378'—Curve, 378'. radius.
N.-D.-du-Mont-Carmel, p.	Montée du village.....	Angle droit—Right angle...	Courbe, rayon 318'—Curve, 318'. radius.....

**TÉMISCOUATA**

Rivière-du-Loup.....	Rivière-du-Loup-Ste-Flavie.....	Angle, côte St-Jacques—St. Jacques Hill.....	Courbe, rayon 300'—Curve, 300'. radius.
----------------------	---------------------------------	---	--

**TERREBONNE**

Shawbridge, v.....	Montréal-Mont Laurier.....	Courbe en "S" prononcée— Sharp curve in "S".....	Courbe, rayon 500'—Curve, 500'. radius.
Prévost, v.....	Montréal-Mont Laurier.....	Angle droit masqué — Blind right angle.....	Courbe à grand rayon; re- dressement de 1400' long. —Long radius curve; and straightening, 1400' long.
		Viaduc C. N. R.—C. N. R. viaduct.....	Courbe, rayon 500'; élargis- sément du viaduc—Curve, 500' radius; widening of the viaduct.
Piedmont, v.....	Montréal-Mont-Laurier.....	Courbes prononcées — Sharp curves.....	Courbes élargies—Curves widened.
Mont-Rolland, p.....	Montréal-Mont-Laurier.....	Courbes prononcées—Sharp curves.....	Courbes élargies — Curves widened.
Val-Morin, v.....	Montréal-Mont-Laurier.....	Courbe en "S" prononcée— Sharp curve in "S".....	Courbe, rayon 500'—Curve, 500'. radius.

MUNICIPALITÉ	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN	Nature de l'endroit avant l'amélioration	Nature de l'amélioration
MUNICIPALITY	NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature of the road before improvement	Nature of the improvement
<b>TERREBONNE (suite—con.)</b>			
Ste-Agathe, p. ....	Montréal-Mont-Laurier .....	Courbe prononcée et masquée — Sharp and blind curve .....	Courbe, rayon 500'; redressement de 800' long.— Curve, 500'. radius; and straightening, 800' long.
Salaberry, c. (t) .....	Montréal-Mont-Laurier .....	Courbe prononcée. — Sharp curve .....	Courbe élargie. — Curve widened.
<b>VERCHÈRES</b>			
Belœil, p. ....	Montréal-St-Hyacinthe .....	Angle droit—Right angle. ...	Courbe, rayon 500'—Curve, 500'. radius.
<b>WOLFE</b>			
Disraeli, v. ....	Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines-Lévis .....	Angle et passage à niveau masqués—Blind angles and railroad level crossing. ...	Courbe de 635' de rayon donnant une vision parfaite—A 635'. radius curve giving a clear view.
Stratford, c. (t) .....	Trois-Rivières-Woburn .....	Courbes prononcées et masquées—Sharp and blind curves .....	Une courbe, rayon 700'; une deuxième, rayon 500'; redressement de 800'. Courbes renversées avec alignement droit entre les deux courbes.—One curve, 700' radius; one 500'. radius; straightening on 800' between the two curves.

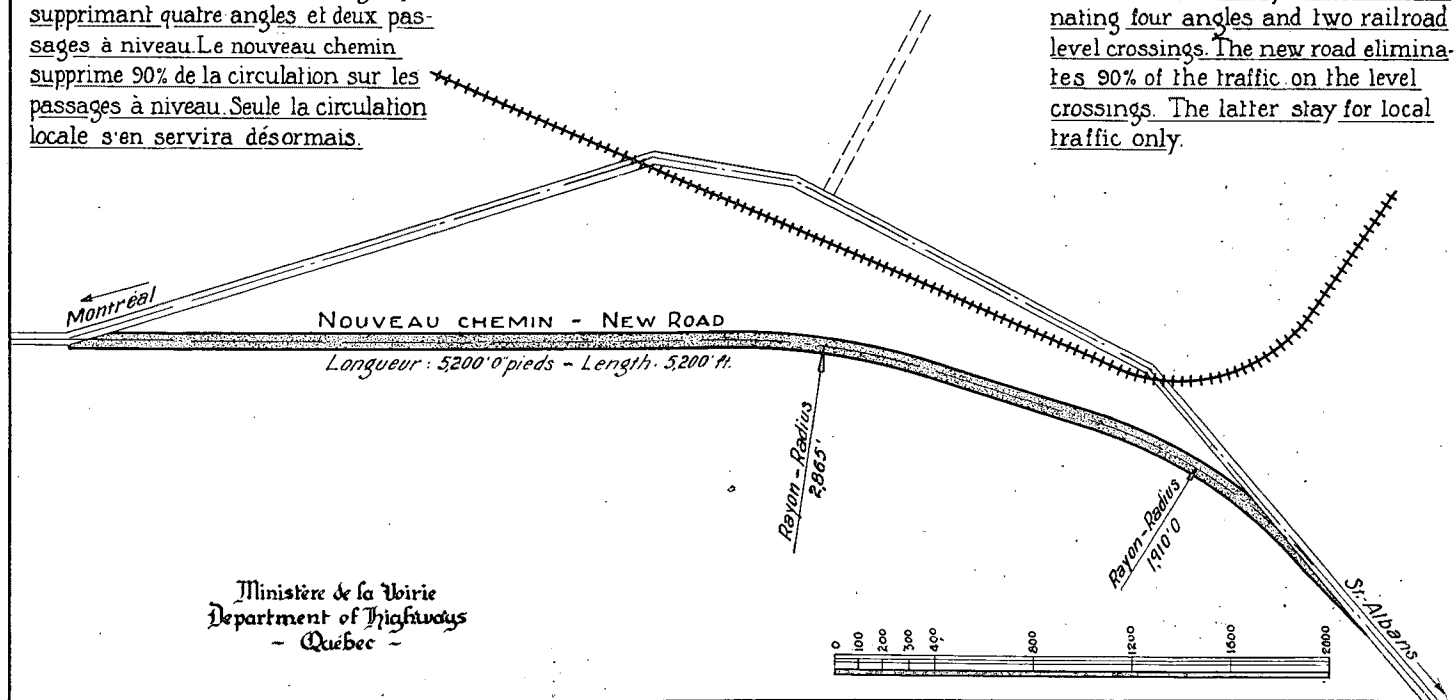
ROUTE No 7  
**MONTREAL - ST. ALBANS**  
HIGHWAY No. 7

SAINT-PIERRE-DE-VÉRONÉ - SAINT-ARMAND-OUEST

MISSISQUOI

Redressement et courbes à long rayon  
supprimant quatre angles et deux pas-  
sages à niveau. Le nouveau chemin  
supprime 90% de la circulation sur les  
passages à niveau. Seule la circulation  
locale s'en servira désormais.

New road, with easy curves elimi-  
nating four angles and two railroad  
level crossings. The new road elimina-  
tes 90% of the traffic on the level  
crossings. The latter stay for local  
traffic only.



---

 SOMMAIRE—SUMMARY
 

---

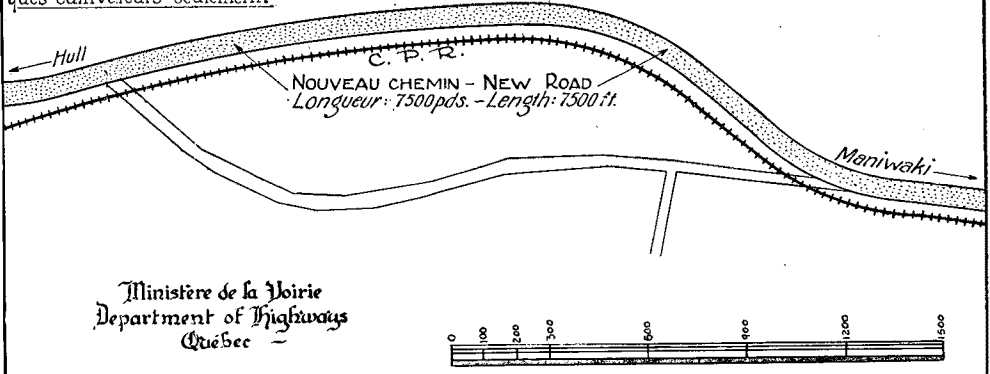
- 59 Angles droits, aigus, etc. supprimés par des redressements ou par des courbes à long rayon.  
Right and sharp angles, etc., eliminated by straightening or by long radius curves.
- 67 Courbes prononcées supprimées ou améliorées par des redressements ou des courbes à long rayon.  
Sharp curves eliminated or improved by straightenings or by long radius curves.
- 56 Courbes ou tournants masqués où la visibilité a été améliorée par défrichage.  
Blind curves or bad turns where the visibility has been improved by clearing.
- 2 Maisons ou autres bâtisses déplacées pour améliorer la visibilité ou pour supprimer un angle.  
Houses or other buildings removed to improved the visibility or eliminate angles.
- 2 Viaducs élargis.  
Viaducs widened.
- 1 Côte dangereuse améliorée.  
Dangerous hill improved.
- 6 Chemins trop étroits, élargis.  
Narrow roads widened.
- 2 Ponts étroits, élargis.  
Narrow bridges widened.
- 5 Chemins sujets à l'inondation, réhaussés.  
Roads washed-out raised by stone fills.
- 3 Visibilité de passages à niveau améliorée.  
Visibility at railroad level crossings improved.

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

CANTON DE WAKEFIELD TOWNSHIP  
**HULL**

Redressement supprimant deux passages à niveau sur la voie du C.P.R. POURCENTAGE DE SUPPRESSION: 99%. Les deux passages à niveau demeurent pour quelques cultivateurs seulement.

Straightening eliminating two level crossings on the C.P.R. track. PERCENTAGE OF ELIMINATION: 99%. The crossings stay for a few farmers only.

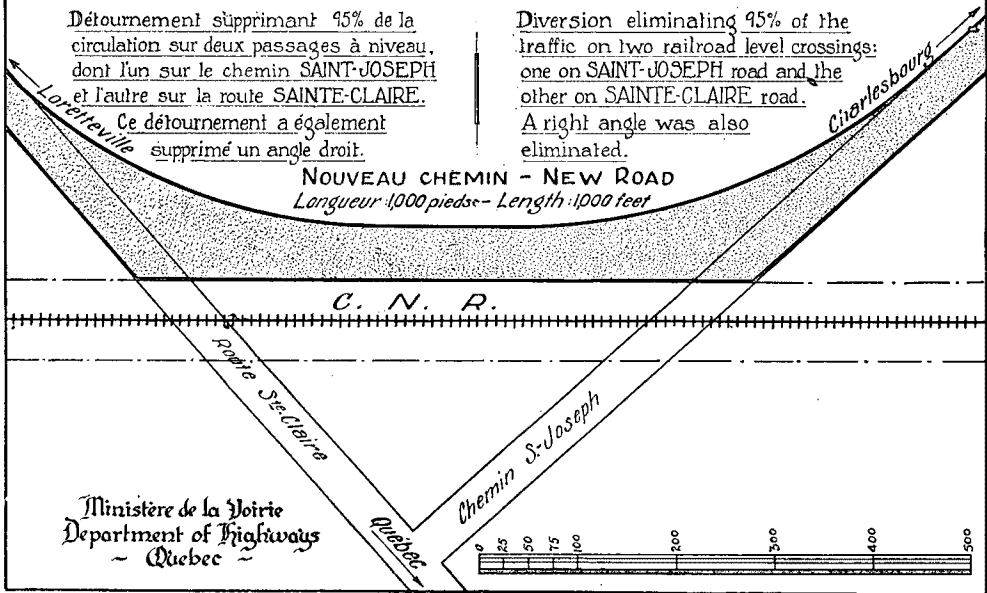


Ministère de la Voirie  
 Department of Highways  
 Québec

ROUTE **CHARLESBOURG-LORETTEVILLE** HIGHWAY  
 CHARLESBOURG-OUEST

Détournement supprimant 95% de la circulation sur deux passages à niveau, dont l'un sur le chemin SAINT-JOSEPH et l'autre sur la route SAINTE-CLAIRE. Ce détournement a également supprimé un angle droit.

Diversion eliminating 95% of the traffic on two railroad level crossings: one on SAINT-JOSEPH road and the other on SAINTE-CLAIRE road. A right angle was also eliminated.



Ministère de la Voirie  
 Department of Highways  
 Québec

## CHAPITRE IX

### SUPPRESSION DES PASSAGES À NIVEAU DE CHEMINS DE FER

Liste des passages à niveau supprimés  
totalement ou partiellement en 1929.

## CHAPTER IX

### ELIMINATION OF RAILROAD LEVEL CROSSINGS

List giving the railroad level crossings  
eliminated entirely or partially in  
1929.

#### HULL

#### WAKEFIELD, c. (t)—MONTRÉAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL

Suppression de deux passages à ni-  
veau sur la voie du C. P. R. Route  
redressée à cet endroit. Circulation  
détournée de la voie: 99%. Voir dia-  
gramme.

Elimination of two level crossings  
on the C. P. R. track. Road relocated.  
Traffic eliminated from the crossings:  
99%. See chart.

#### WAKEFIELD, c. (t)—MONTRÉAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL

Suppression totale de deux pas-  
sages à niveau sur la voie du C. P. R.  
Route redressée. Voir diagramme.

Total elimination of two level  
crossing on the C. P. R. track. Road  
relocated. See chart.

#### KAMOURASKA

#### EDMUNDSTON-RIVIÈRE-du-LOUP-QUÉBEC-MONTRÉAL-TORONTO

#### SAINT-PACÔME

Suppression partielle de trois pas-  
sages à niveau du C. N. R. Le para-  
chèvement de la route par le tracé du  
bord de l'eau, entre Sainte-Anne-de-la-  
Pocatière et Saint-André détournera  
75% de la circulation du tracé par  
Saint-Pacôme, Saint-Philippe-de-Néri,  
Saint-Pascal et Sainte-Hélène.

Three level crossings on the C. N. R.  
track partly eliminated. The comple-  
tion of the highway by the first range  
road (along the St. Lawrence) between  
Sainte-Anne-de-la-Pocatière and Saint-  
André will divert 75% of the traffic  
passing previously through Saint-Pa-  
côme, Saint-Philippe-de-Néri and Sain-  
te-Hélène.

#### SAINT-PHILIPPE-DE-NÉRI

Suppression partielle (75%) d'un  
passage à niveau du C. N. R. Même  
explication que ci-dessus.

One level crossing on the C. N. R.  
track partly eliminated (75%). Same  
explanation as above.

#### SAINT-PASCAL

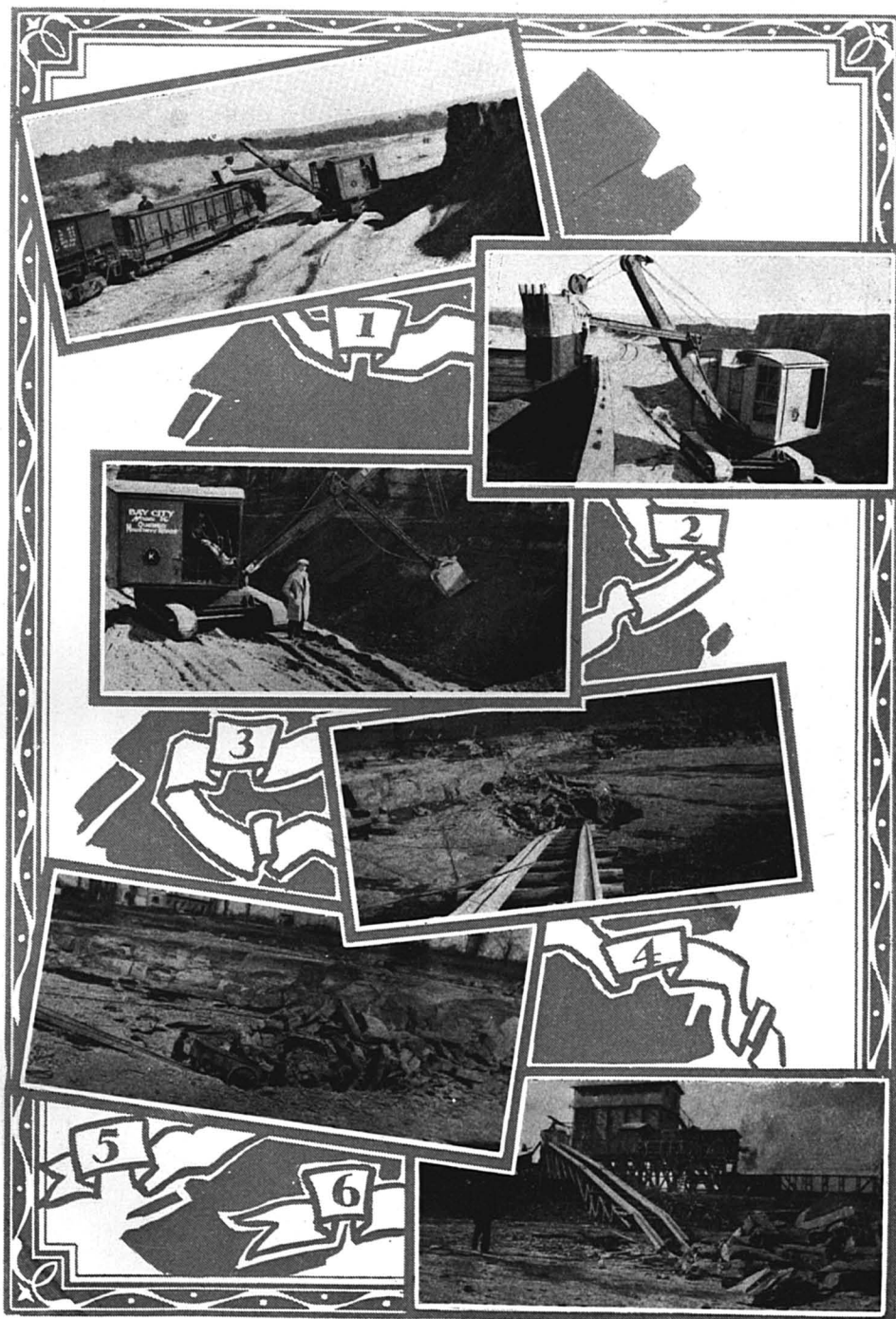
Suppression partielle d'un passage  
à niveau du C. N. R. (75%). Même  
explication que ci-dessus.

One level crossing on the C. N. R.  
track partly eliminated (75%). Same  
explanation as above.

#### SAINT-ANDRÉ

Suppression partielle d'un passage  
à niveau du C. N. R. (75%). Même  
explication que ci-dessus.

One level crossing on the C. N. R.  
track partly eliminated (75%). Same  
explanation as above.



1, 2 et 3—Exploitation du banc de gravier de Kilkenny, à Sainte-Julienne, comté de Montcalm. 4, 5 et 6. Exploitation de la carrière de pierre de Bordeaux.

1, 2 and 3—Kilkenny gravel pit, Sainte-Julienne, County of Montcalm, under exploitation. 4, 5 and 6. Bordeaux stone quarry under exploitation.

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

Highway No. 11

CANTON DE WAKEFIELD TOWNSHIP

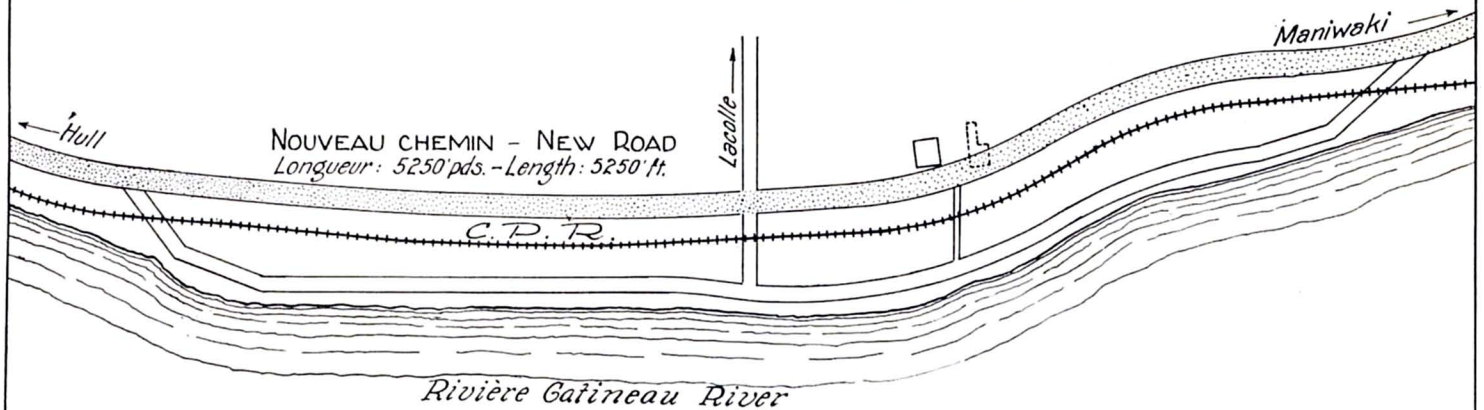
< HULL >

Redressement supprimant deux passages à niveau sur la voie du C.P.R.

SUPPRESSION TOTALE

Straightening eliminating two level crossings on the C.P.R. track.

100% ELIMINATION



Ministère de la Voirie  
Department of Highways  
- Québec -



**MÉGANTIC****SOMERSET-NORD-LÉVIS-SHERBROOKE, via RICHMOND**

Suppression de deux passages à niveau sur la voie du C. N. R. Route redressée à cet endroit. Circulation détournée de la voie: 99%. Voir diagramme et photographie.

Elimination of two level crossings on the C. N. R. track. Road relocated. Traffic eliminated from the crossing: 99%. See chart and photo.

**MISSISQUOI****MONTRÉAL-ST. ALBANS****SAINT-PIERRE-de-VÉRONE et SAINT-ARMAND-OUEST**

Suppression de deux passages à niveau sur la voie du W. S. Q. RY. Route redressée. Circulation détournée de la voie: 90%. Voir diagramme.

Elimination of two level crossings on the W. S. Q. RY. Road relocated. Traffic eliminated from the crossings: 90%. See chart.

**QUÉBEC****CHARLESBOURG-OUEST**

Suppression de deux passages à niveau sur la voie du C. N. R., dont une sur le chemin Saint-Joseph et une sur la route Sainte-Claire, entre Charlesbourg et Loretteville. Détournement. Circulation détournée de la voie: 90%. Voir diagramme et photographie.

Elimination of two level crossings on the C. N. R. track, one on Saint-Joseph road and the other on Sainte-Claire road, between Charlesbourg and Loretteville. Road relocated.—Traffic eliminated from the crossings: 90%. See chart and photo.

Ministère de la Voirie  
Department of Highways  
- Québec -

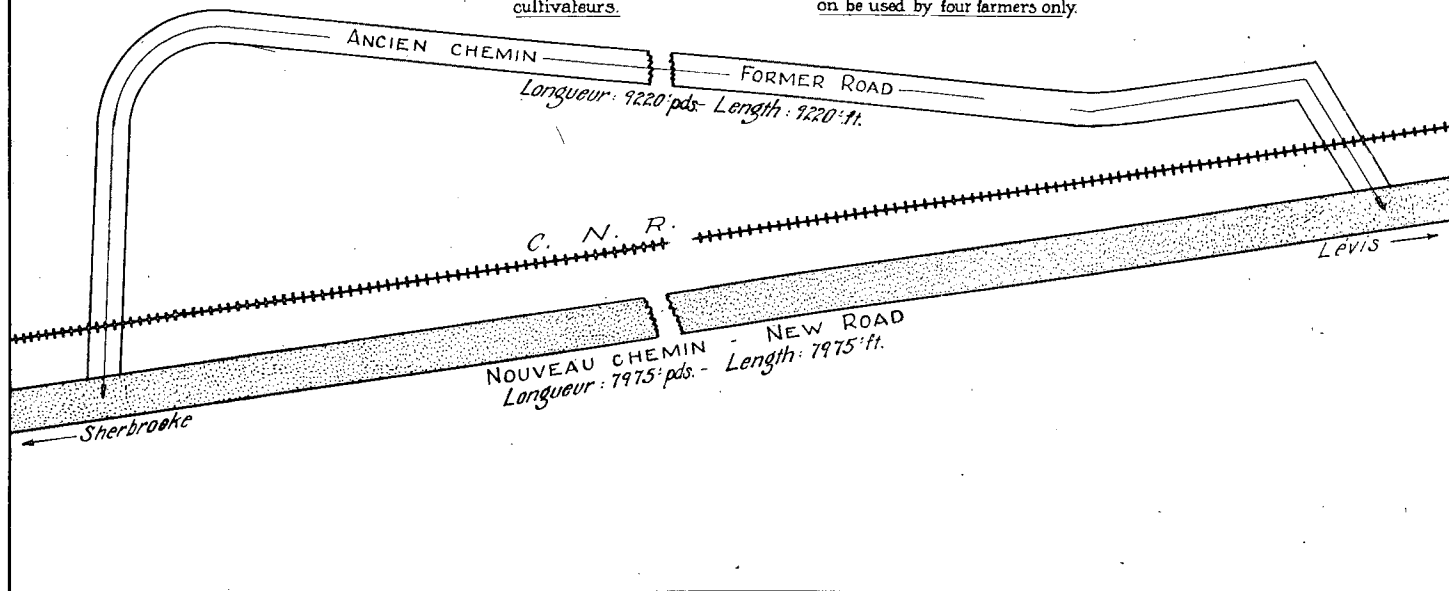
- ROUTE No 5 -  
**LÉVIS - SHEBROOKE VIA RICHMOND**  
- HIGHWAY No. 5 -  
Canton SOMERSET-NORD Township  
◇ MÉGANTIC ◇

Suppression de deux passages  
à niveau, de trois angles et de  
deux courbes.

Ce redressement détourne 99%  
de la circulation, le vieux chemin  
ne servant plus qu'à quatre  
cultivateurs.

Elimination of two railroad  
level crossings, three angles  
and two curves.

This diversion eliminates 99%  
of the traffic on the railroad  
crossings; the old road will now  
on be used by four farmers only.



## CHAPITRE X

### CONSTRUCTION DES GRANDES ROUTES

Liste des travaux de construction exécutés sous le contrôle direct du département de la voirie, sur les grandes routes de la province, au cours de la saison de 1929.

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

Les longueurs sont en milles.

## CHAPTER X

### CONSTRUCTION ON MAIN HIGHWAYS

List of construction works done on the Main Trunk Highways of the Province during the season of 1929, under the direct control of the Roads Department.

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

The lengths are in miles

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature de travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En con- struction — Under con- struction
<b>MONTREAL-SHERBROOKE-THETFORD MINES-QUEBEC</b>				
SHERBROOKE	Ascot Corner, v	Gravier—Gravel	5.78	....
LÉVIS	St-Étienne-de-Lauzon, p	Gravier—Gravel	5.00	....
	St-Lambert, p	Gravier—Gravel	1.00	....
<b>3. LÉVIS-FORT COVINGTON</b>				
VERCHÈRES	Contrecoeur, p	Gravier—Gravel	4.59	....
	St-Joseph-de-Sorel	Gravier—Gravel	....	3.00
LAPRAIRIE	Caughnawaga	Macadam	1.04	....
<b>6. TOUR DE LA GASPÉSIE (BOULEVARD PERRON)</b>				
GASPÉ	St-Maxime-de-Mont-Louis	Gravier—Gravel	0.50	....
	Taschereau, c. (t) (St-An- toine)	Gravier—Gravel	1.30	....
	Fox & Sydenham Nord, (Portage)	Gravier—Gravel	2.52	....
	Gaspé-Baie-Nord, (Porta- ge)	Gravier—Gravel	3.70	1.00
	Sydenham-Sud	Gravier—Gravel	2.70	....
	Gaspé-Baie Sud	Gravier—Gravel	2.18	....
BONAVENTURE	St-Pierre-de-la-Malbaie No 2	Gravier—Gravel	3.45	....
	Escuminac, c	Gravier—Gravel	0.80	....
	St-Laurent-de-Matapédia, p	Gravier—Gravel	1.87	....
	Restigouche Sud-Est, c	Gravier—Gravel	1.36	....



**RIVIÈRE-DU-LOUP-SAINTE-FLAVIE**

Le village du Bic et le Cap Enragé

The village of Bic and Cap Enragé

COMTÉ — COMNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ — HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
<b>Boulevard Perron, via la Rancelle</b>				
GASPÉ.....	Fox & Sydenham Nord.....	Gravier—Gravel	3.16	.....
	Anse-au-Griffon.....	Gravier—Gravel	7.00	.....
	St-Alban-du-Cap-des- Rosiers.....	Gravier—Gravel	4.87	3.03
	Cap-des-Rosiers (Grande Grève).....	Gravier—Gravel	2.61	1.58
	Gaspé-Baie-Nord.....	Gravier—Gravel	9.30	.....
<b>8. MONTRÉAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE</b>				
LAVAL.....	L'Abord-à-Plouffe, v.....	Béton—Concrete	.....	0.23
PONTIAC.....	Ile-aux-Allumettes.....	Gravier—Gravel	4.60	3.69
<b>9. EDOUARD VII-BOULEVARD LAPRAIRIE-PONT DE MONTRÉAL</b>				
LAPRAIRIE.....	Laprairie, ville.....	Béton—Concrete	.....	1.07
	Laprairie, p.....	Béton—Concrete	.....	3.72
CHAMBLY.....	Greenfield Park.....	Béton—Concrete	.....	1.20
	Longueuil, p.....	Béton—Concrete	.....	2.41
	Montréal-Sud, ville.....	Béton—Concrete	.....	0.74
<b>11. MONTRÉAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL</b>				
LAVAL.....	Pont-Viau, v.....	Béton—Concrete	.....	0.31
HULL.....	Aylwin, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.13	.....
	Wright, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.10	.....
	Low, c. (t).....	Gravier—Gravel	8.50	.....
	Wakefield, c. (t).....	Gravier—Gravel	9.66	0.75
<b>12. ROUGEMONT-ST-HYACINTHE-DRUMMONDVILLE-TROIS-RIVIÈRES</b>				
ST-HYACINTHE...	St-Hyacinthe, Conf., p....	Gravier—Gravel	0.09	.....
DRUMMOND.....	St-Germain.....	Gravier—Gravel	0.08	.....
	St-Eugène.....	Gravier—Gravel	1.32	.....
YAMASKA.....	St-Guillaume.....	Gravier—Gravel	0.53	.....

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
<b>15. QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR-DU-LAC-ST-JEAN-QUÉBEC</b>				
<b>Saint-Siméon-Grande-Baie</b>				
CHARLEVOIX.....	St-Siméon, v.....	Gravier—Gravel	1.31	....
	Callières, c. (t).....	Gravier—Gravel	12.98	....
	Chauveau, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.22	....
SAGUENAY.....	Sagard, c. (t).....	Gravier—Gravel	6.97	....
CHICOUTIMI.....	Dumas, c. (t).....	Ch. terre—Earth	4.00	9.80
	Otis & Bagot, c. (t).....	Ch. terre—Earth	11.50	4.00
<b>Tour du lac Saint-Jean</b>				
LAC-ST-JEAN.....	Albanel, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.42	....
	Mistassini.....	Gravier—Gravel	8.24	....
	Ste-Jeanne-d'Arc, p.....	Gravier—Gravel	3.35	....
<b>Lac Saint-Jean-Québec</b>				
COMTÉS DE.....	Lac-Saint - Jean.....	Ch. terre—Earth	5.00	14.50
COUNTIES OF.....	Chicoutimi.....	Ch. terre—Earth	5.00	13.50
	Charlevoix.....	Ch. terre—Earth	....	1.00
	Montmorency.....	Ch. terre—Earth	20.00	49.00
	Québec.....	Ch. terre—Earth	....	1.00
QUÉBEC.....	Stoneham, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.50	....
<b>16. RICHMOND-YAMASKA</b>				
YAMASKA.....	St-Gérard.....	Gravier—Gravel	1.00	1.48
<b>17. MONTRÉAL-OTTAWA via POINTE FORTUNE</b>				
VAUDREUIL.....	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Béton—Concrete	....	12.50
	St-Lazare, p.....	Béton—Concrete	....	1.25
	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.....	Béton—Concrete	....	1.88
<b>18. MONTRÉAL-TERREBONNE-ST-DONAT</b>				
L'ASSOMPTION.....	St-Henri-de-Mascouche. . .	Gravier—Gravel	4.76	....
<b>19. TROIS-RIVIÈRES-LA TUQUE</b>				
CHAMPLAIN.....	St-Tite-La Tuque.....	Gravier—Gravel	20.00	56.00

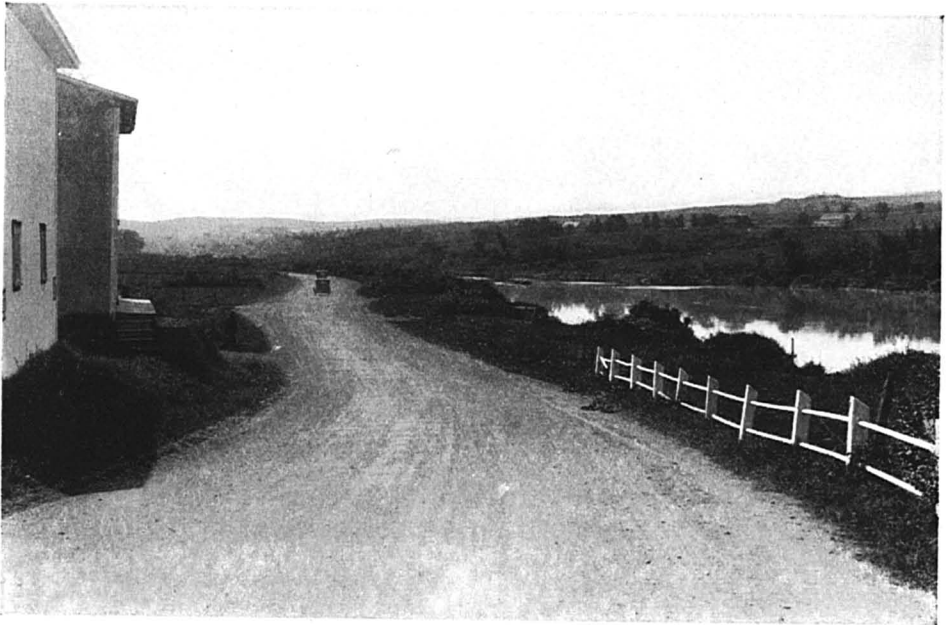
COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	truction — Under con- struction
<b>20. VICTORIAVILLE-DRUMMONDVILLE</b>				
ARTHABASKA	St-Albert, p.	Gravier—Gravel	....	3.80
	Ste-Clotilde-de-Horton, p.	Gravier—Gravel	3.52	....
<b>21. SOREL-IBERVILLE-ST-JEAN</b>				
ST-HYACINTHE	St-Denis, p.	Gravier—Gravel	3.91	2.43
IBERVILLE	St-Athan ase, p.	Gravier—Gravel	0.45	....
ROUVILLE	N.-D.-du-Bon-Secours, p.	Gravier—Gravel	0.44	....
<b>24. ST-JEAN-PORT-JOLI-ST-PAMPHILE-ST-CAMILLE</b>				
MONTMAGNY	Ste-Lucie-de-Beaugard, p.	Gravier—Gravel	0.31	....
<b>25. ST-VALLIER-ST-CAMILLE-ST-GEORGES-MÉGANTIC</b>				
DORCHESTER	Ste-Rose-de-Watford, p.	Gravier—Gravel	1.53	....
BEAUCE	Aubert-Gallion	Gravier—Gravel	1.10	....
FRONTENAC	Risborough & P. Marlow, c. (t)	Gravier—Gravel	1.67	....
	St-Hubert-de-Spaulding, p.	Gravier—Gravel	3.45	....
<b>26. WATERLOO-HUNTINGDON, VIA KNOWLTON</b>				
ST-JEAN	St-Bernard-de-Lacolle, p.	Gravier—Gravel	1.37	....
HUNTINGDON	Hemmingferd, c. (t)	Gravier—Gravel	0.54	....
	Havelock, c. (t)	Gravier—Gravel	1.50	....
	Franklin, c. (t)	Gravier—Gravel	0.99	....
	Hinchinbrook	Gravier—Gravel	1.58	....
<b>29. LACHUTE-CHARLEMAGNE (VIA OKA)</b>				
L'ASSOMPTION	Lachenaie, p.	Gravier—Gravel	6.80	....
<b>30. LACHUTE-STE-AGATHE</b>				
ARGENTEUIL	Howard, c. (t)	Gravier—Gravel	3.93	....
<b>31. LACHUTE-ST-JOVITE</b>				
ARGENTEUIL	Harrington, c. (t)	Gravier—Gravel	2.91	....
	Grenville et Augmentation, c. (t)	Gravier—Gravel	4.24	....
	Montcalm, c. (t)	Gravier—Gravel	5.65	....
TERREBONNE	Salaberry, c. (t)	Gravier—Gravel	3.10	....
<b>32. MONTRÉAL-ST-HYACINTHE-RICHMOND</b>				
ST-HYACINTHE	Ste-Madeleine, p.	Gravier—Gravier	0.28	....
	N.-D.-de-St-Hyacinthe	Gravier—Gravel	0.27	....
	St-Hyacinthe le conf.	Gravier—Gravel	0.08	....
BAGOT	St-Dominique, -p.	Gravier—Gravel	....	0.27

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En construction — Under con- struction
<b>32. MONTRÉAL-ST-HYACINTHE-RICHMOND (suite—con.)</b>				
DRUMMOND	Durham-Sud, c. (t)	Gravier—Gravel	0.50	
RICHMOND	Melbourne, c. (t)	Gravier—Gravel	4.50	
<b>34. TROIS-RIVIÈRES-WOBURN</b>				
FRONTENAC	St-Augustin-de-Woburn, p.	Gravier—Gravel	2.73	
<b>35. BUCKINGHAM-MONT-LAURIER</b>				
PAPINEAU	Villeneuve, c. (t)	Gravier—Gravel	4.92	
	Bigelow, Black, Wells et McGill, c. (t)	Gravier—Gravel	6.73	
LABELLE	Robertson & Pope, c. (t)	Gravier—Gravel	3.25	4.65
<b>36. BEAUHARNOIS-ST-JEAN</b>				
CHATEAUGUAY	Ste-Martine, p.	Gravier—Gravel	1.00	2.27
<b>41. BERTHIER-JOLIETTE-LACHUTE</b>				
DEUX-MONTAGNES	St-Canut, p.	Gravier—Gravel	10.00	1.97
	St-Hermas, p.	Gravier—Gravel	0.25	
L'ASSOMPTION	St-Lin, p.	Gravier—Gravel	1.10	1.50
<b>42. BERTHIER-JOLIETTE-ST-CÔME (via St-Ambroise)</b>				
JOLIETTE	St-Alphonse-de-Rodriguez	Gravier—Gravel	4.94	
	St-Côme, p.	Gravier—Gravel	4.95	
<b>(Via Ste-Béatrix)</b>				
JOLIETTE	Ste-Mélanie, p.	Gravier—Gravel	0.90	
	Ste-Béatrix, p.	Gravier—Gravel	1.30	
<b>43. BERTHIER-ST-MICHEL-DES-SAINTS</b>				
JOLIETTE	Ste-Emilie-de l'Énergie	Gravier—Gravel	4.92	
BERTHIER	St-Michel-des-Saints	Gravier—Gravel	0.75	
<b>44. LOUISEVILLE-ST-ALEXIS-DES-MONTS</b>				
MASKINONGÉ	St-Léon, p.	Gravier—Gravel	5.46	
	Sr-Paulin, p.	Gravier—Gravel	4.03	
	Hunterstown, c. (t)	Gravier—Gravel	1.34	
<b>45. SENNETERRE-LA-REINE</b>				
ABITIBI	Royal-Roussillon, part. est.	Gravier—Gravel	2.00	
	Macamic, v.	Gravier—Gravel	1.33	
	Royal-Roussillon, part. ouest.	Gravier—Gravel	2.00	
	La Sarre, c. (t)	Gravier—Gravel	0.50	





**SAINT-CAMILLE-SAINT-GEORGES**  
Sainte-Rose-de-Watford



Près de Sainte-Marie

**LÉVIS-JACKMAN**

Near Sainte-Marie

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
<b>46. CHEMIN PERRAULT (MACAMIC-ROUYN-TEMISCAMING)</b>				
ABITIBI.....	Royal-Roussillon, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.91	.....
	Pouliaries, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.00	.....
	Rouyn, v.....	Gravier—Gravel	1.65	.....
	Dufresnoy.....	Gravier—Gravel	2.00	.....
TÉMISCAMINGUE..	Rouyn, c. (t).....	Gravier—Gravel	8.00	.....
	Beauchastel, c. (t).....	Gravier—Gravel	10.00	.....
	Montbeillard, c. (t).....	Gravier—Gravel	5.00	.....
	Desandrouins, c. (t).....	Gravier—Gravel	10.00	.....
	Guérin, c. (t).....	Gravier—Gravel	7.00	.....
	Temiscaming-Laniel.....	Gravier—Gravel	10.00	3.50
<b>47. ST-ROCH-CHAMBLY-ST-JEAN</b>				
CHAMBLY.....	St-Basile-le-Grand, p.....	Gravier—Gravel	2.10	.....
<b>48. L'ASSOMPTION-JOLIETTE</b>				
L'ASSOMPTION....	St-Gérard-Magella, p.....	Gravier—Gravel	.....	5.49
<b>49. BLACK LAKE-PLESSISVILLE-ST-PIERRE-LES-BECQUETS (via Manseau)</b>				
MÉGANTIC.....	Halifax-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.38	.....
	St-Pierre-Baptiste, p.....	Gravier—Gravel	0.33	.....
	N.-D.-de-, Lourdes, p.....	Gravier—Gravel	0.87	.....
NICOLET.....	St-Joseph-de-Blandford, p.	Gravier—Gravel	2.12	4.18
	Ste-Sophie-de-Lévrard, p.	Gravier—Gravel	.....	4.59
	Ste-Cécile-de-Lévrard, p...	Gravier—Gravel	.....	2.03
	St-Pierre-les-Becquets, p..	Gravier—Gravel	.....	3.07
<b>ST-SIMÉON-PORTNEUF</b>				
CHARLEVOIX.....	St-Siméon, v.....	Gravier—Gravel	0.70	.....
	Callières, c. (t).....	Gravier—Gravel	10.00	0.72
SAGUENAY.....	Saguenay, c. (t).....	Gravier—Gravel	6.00	5.70
	Les Bergeronnes, c. (t)...	Gravier—Gravel	9.00	2.40
	Tadoussac, v.....	Gravier—Gravel	.....	0.30
	Sacré-Cœur-de-Jésus, p...	Gravier—Gravier	.....	11.70
	Les Escoumains.....	Gravier—Gravel	.....	11.20
	Mille-Vaches, c. (t).....	Gravier—Gravel	.....	17.90
	Ste-Anne-de-Portneuf, c. (t).....	Gravier—Gravel	.....	4.70

## SOMMAIRE PAR ROUTE

## SUMMARY PER HIGHWAY

Longueurs en milles	Lengths in miles	
	Longueur terminée	Longueur en construction
	Length completed	Length under construction
	ROUTES	
	HIGHWAYS	
1. Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines-Lévis. . . . .	11.78	.....
3. Lévis-Fort Covington. . . . .	5.63	3.00
6. Boulevard Perron (Tour de la Gaspésie). . . . .	20.38	1.00
6. Boulevard Perron, via La Rancelle. . . . .	26.94	4.61
8. Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke. . . . .	4.60	3.92
9. Edouard VII-Boulevard Laprairie-Pont Montréal-Longueuil. . . . .	.....	9.14
11. Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull. . . . .	24.39	1.06
12. Rougemont-St-Hyacinthe-Drummondville-Trois-Rivières. . . . .	2.02	.....
15. Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean-Québec. . . . .	83.49	92.80
16. Richmond-Yamaska. . . . .	1.00	1.48
17. Montréal-Ottawa via Pointe-Fortune. . . . .	.....	15.63
18. Montréal-Terrebonne-St-Donat. . . . .	4.76	.....
19. Trois-Rivières-La-Tuque. . . . .	20.00	56.00
20. Victoriaville-Drummondville. . . . .	3.52	7.30
21. Sorel-Iberville-St-Jean. . . . .	4.80	2.43
24. St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile-St-Camille. . . . .	0.31	.....
25. St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Mégantic. . . . .	7.75	.....
26. Waterloo-Huntingdon via Knowlton. . . . .	5.98	.....
29. Lachute-Charlemagne (via Oka). . . . .	6.80	.....
30. Lachute-Ste-Agathe. . . . .	3.93	.....
31. Lachute-St-Jovite. . . . .	15.90	.....
32. Montréal-St-Hyacinthe-Richmond. . . . .	5.63	0.27
34. Trois-Rivières-Woburn. . . . .	2.73	.....
35. Buckingham-Mont-Laurier. . . . .	14.90	4.65
36. Beauharnois-St-Jean. . . . .	1.00	2.27
41. Berthier-Joliette-Lachute. . . . .	11.35	3.47
42. Berthier-Joliette-St-Côme (via St-Ambroise). . . . .	9.89	.....
42. Berthier-Joliette-St-Côme (via Ste-Béatrix). . . . .	2.20	.....
43. Berthier-St-Michel-des-Saints. . . . .	5.67	.....
44. Louiseville-St-Alexis-des-Monts. . . . .	10.83	.....
45. Senneterre-La Reine. . . . .	5.83	.....
46. Chemin Perrault (Macamic-Rouyn-Temisaming). . . . .	61.56	3.50
47. St-Roch-Chambly-St-Jean. . . . .	2.10	.....
48. L'Assomption-Joliette. . . . .	.....	5.49
49. Black Lake-Plessisville-St-Pierre-les-Becquets (via Manseau). . . . .	3.70	13.87
St-Siméon-Portneuf. . . . .	25.70	54.62
<b>TOTAL</b> . . . . .	<b>417.07</b>	<b>286.51</b>
	} milles	} milles
	miles	miles

SOMMAIRE PAR GENRE DE  
PAVAGE  
Longueurs en milles

SUMMARY PER TYPE OF  
PAVEMENT  
Lengths in miles

Chemins de terre—Earth roads.....	45.50	92.80
Gravier—Gravel.....	370.53	168.40
Macadam.....	1.04	.....
Béton-Concrete.....	.....	25.31
	417.07	286.51
TOTAL.....	417.07	286.51

{milles  
miles

{milles  
miles

## CHAPITRE XI

## CHAPTER XI

### CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX AVEC SUBVEN- TIONS DU GOUVERNEMENT

### CONSTRUCTION OF MUNICIPAL ROADS WITH SUBSIDIES FROM THE GOVERNMENT

Liste des travaux de construction exé-  
cutés en 1929 avec subventions du  
Gouvernement.

List of construction works done in 1929  
with subsidies from the Govern-  
ment.

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

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

Les longueurs sont en milles.

The lengths are in miles.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En con- struction — Under con- struction
ABITIBI.....	Carpentier et Courville, c.			
	(t).....	Gravier—Gravel	0.18	....
ARGENTEUIL.....	Chatham, c. (t).....	Gravier—Gravel	13.91	....
	St-Jérusalem, p.....	Gravier—Gravel	2.29	....
	Arundel et Harrington, c.			
	(t).....	Gravier—Gravel	3.96	....
ARTHABASKA.....	Arthabaska, v.....	Gravier—Gravel	0.29	....
	St-Christophe, p.....	Gravier—Gravel	0.15	....
	Ste-Anne-du-Sault, p.....	Gravier—Gravel	2.53	....
	Chénier, c. (t).....	Gravier—Gravel	5.03	....
	Chester Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.66	....
	Chester Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.09	2.00
	Chester Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	5.11
	Daveluyville.....	Gravier—Gravel	0.31	....
	Maddington, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	1.00
	Ste-Clotilde-de-Horton, p.	Gravier—Gravel	3.72	....
	Stanford, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.77	0.80
	St-Albert-de-Warwick, p.	Gravier—Gravel	0.25	....
	Ste-Elisabeth, p.....	Gravier—Gravel	0.49	0.95
	St-Louis-de-Blanford, p.	Gravier—Gravel	1.88	....
	St-Norbert, p.....	Gravier—Gravel	0.63	....
	St-Rémi-de-Tingwick, p.	Gravier—Gravel	3.10	....
	St-Rosaire, p.....	Gravier—Gravel	1.41	....
Ste-Victoire, p.....	Gravier—Gravel	0.90	....	
St-Valère, p.....	Gravier—Gravel	0.46	3.33	
Tingwick.....	Gravier—Gravel	1.16	2.71	
Warwick, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.32	....	
BAGOT.....	Ste-Christine, p.....	Gravier—Gravel	0.44	....
	St-Ephrem, p.....	Gravier—Gravel	0.32	....
	Ste-Hélène, p.....	Gravier—Gravel	1.46	1.00

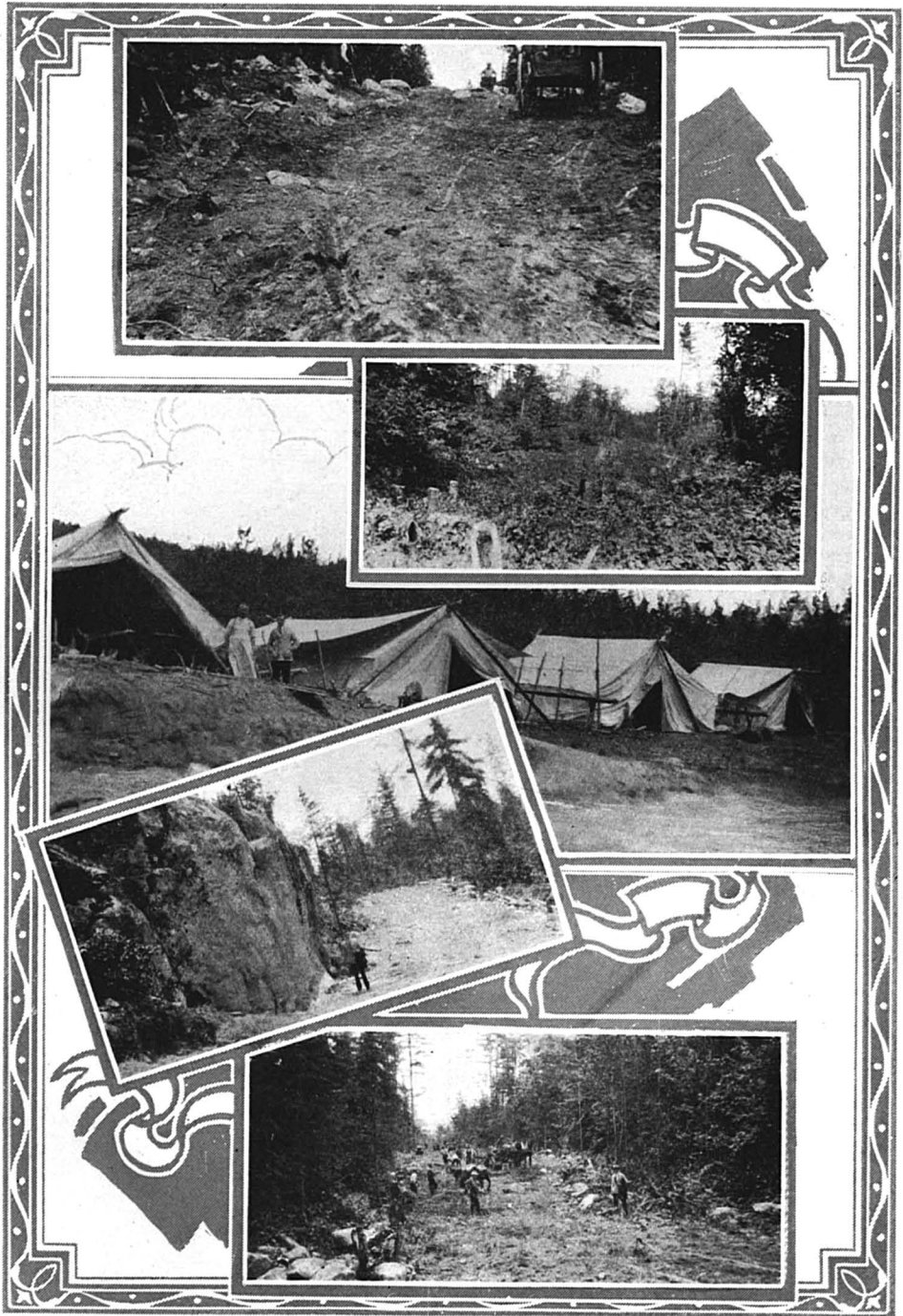
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
BAGOT.....	St-Hugues, p.....	Gravier—Gravel	2.75	.....
	St-Pie, p.....	Gravier—Gravel	1.01	.....
	St-Pie, v.....	Gravier—Gravel	0.50	.....
	Ste-Rosalie, p.....	Gravier—Gravel	1.35	.....
	St-Théodore, p.....	Gravier—Gravel	0.90	.....
BEAUCE.....	Aubert-Gallion.....	Gravier-Gravel-	1.50	.....
	Mergermette-Nord, c. (t) ..	Gravier—Gravel	0.17	.....
	Mergermette-Nord, Part. Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.60	.....
	Sacré-Cœur-de-Jésus, p.....	Gravier—Gravel	0.23	.....
	Shenley, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.48	.....
	Sts-Anges, p.....	Gravier—Gravel	1.01	.....
	St-Benoît-Labre, p.....	Gravier—Gravel	0.44	.....
	St-Côme-de-Kénébec, p.....	Gravier—Gravel	0.47	.....
	St-Elzéar, p.....	Gravier—Gravel	0.58	.....
	St-Ephrem-de-Tring, p.....	Gravier—Gravel	0.43	.....
	St-François, p.....	Gravier—Gravel	0.30	.....
	St-Frédéric, p.....	Gravier—Gravel	0.74	.....
	St-Joseph, p.....	Gravier—Gravel	0.68	.....
	St-Jules, p.....	Gravier—Gravel	0.38	.....
	Ste-Marie, p.....	Gravier—Gravel	1.25	.....
	Ste-Marie, v.....	Gravier—Gravel	0.66	.....
	St-Martin, p.....	Gravier—Gravel	0.30	.....
	St-Philibert, p.....	Gravier—Gravel	0.34	.....
	St-Pierre-de-Broughton, p.....	Gravier—Gravel	0.15	.....
	St-Sévérin, p.....	Gravier—Gravel	0.42	.....
	St-Théophile, p.....	Gravier—Gravel	0.60	.....
	St-Victor-de-Tring, p.....	Gravier—Gravel	0.50	.....
Tring-Jonction, v.....	Gravier—Gravel	0.32	.....	
BEAUHARNOIS....	Ste-Cécile, p.....	Macadam	1.80	0.40
	St-Etienne, p.....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	St-Louis-de-Gonzague, p.....	Gravier—Gravel	1.98	.....
	St-Timothée, p.....	Gravier—Gravel	0.88	.....
BELLECHASSE....	N.-D.-Aux.-de-Buckland, p.....	Gravier—Gravel	0.25	.....
	Honfleur, p.....	Gravier—Gravel	3.06	.....
	St-Charles, p.....	Gravier—Gravel	0.35	.....
	St-Camille, p.....	Gravier—Gravel	0.50	.....
	St-Cajetan-d'Armagh, p.....	Gravier—Gravel	0.96	.....
	St-Damien, p.....	Gravier—Gravel	1.06	.....
	St-Gervais, p.....	Gravier—Gravel	4.50	.....
	St-Lazare, p.....	Gravier—Gravel	1.20	.....
	St-Magloire, p.....	Gravier—Gravel	0.38	.....
	St-Nérée, p.....	Gravier—Gravel	0.46	.....
	St-Philémon, p.....	Gravier—Gravel	3.45	.....
	St-Raphael, p.....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	Ste-Sabine, p.....	Gravier—Gravel	0.95	.....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
BERTHIER.....	Lanoraie, p.....	Gravier—Gravel	5.10	.....
	La Visitation-de-l'Île-du- Pads.....	Gravier—Gravel	0.50	0.50
	St-Barthélemi, p.....	Gravier—Gravel	1.00	1.00
	St-Charles-de-Mandeville,p.....	Gravier—Gravel	0.80	.....
	St-Damien, p.....	Gravier—Gravel	1.35	.....
	St-Gabriel, p.....	Gravier—Gravel	1.25	.....
	St-Norbert, p.....	Gravier—Gravel	1.00	1.30
BONAVENTURE. . .	Musseleyville.....	Gravier—Gravel	1.77	.....
	Maria, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.84	.....
	Mann, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.62	.....
	New-Richmond.....	Gravier—Gravel	3.90	.....
	Paspébiac.....	Gravier—Gravel	0.78	.....
	Port-Daniel Est.....	Gravier—Gravel	0.78	.....
	St-Bonaventure-de-Hamil- ton, p.....	Gravier—Gravel	2.89	.....
	St-Godefroi, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.47	.....
	St-Jean-L'Évangéliste, p .	Gravier—Gravel	0.95	.....
St-Siméon, p.....	Gravier—Gravel	0.76	.....	
BROME.....	Adamsville, v.....	Gravier—Gravel	0.17	.....
	Bolton Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.82	0.10
	Bolton Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.83	.....
	Brome, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.91	.....
	Farnham Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.43	.....
	Potton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.50	.....
	Sutton, c (t).....	Gravier—Fravel	0.61	.....
CHAMBLY.....	Boucherville, p.....	Macadam	.....	1.41
	St-Bruno, p.....	Gravier—Gravel	0.94	1.00
	St-Hubert, p.....	Gravier—Gravel	1.82	.....
CHAMPLAIN.....	Village des deux Rivières.	Gravier—Gravel	0.87	.....
	St-François-Xavier-de-Ba- tiscan, p.....	Gravier—Gravel	1.45	.....
	St-Maurice, p.....	Gravier—Gravel	0.86	.....
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	1.91	.....
	St-Prosper, p.....	Gravier—Gravel	3.97	.....
	St-Séverin, p.....	Gravier—Gravel	2.17	.....
	St-Théophile-du-Lac, p....	Gravier—Gravel	1.90	.....
	St-Tite, v.....	Gravier—Gravel	0.58	.....
	St-Tite, p.....	Gravier—Gravel	2.15	.....
	St-Stanislas, p.....	Gravier—Gravel	5.29	.....
Ste-Thècle, p.....	Gravier—Gravel	1.16	.....	

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
CHARLEVOIX. . . . .	Baie St-Paul, v. . . . .	Gravier—Gravel	0.70	.....
	Les Eboulements. . . . .	Gravier—Gravel	1.33	.....
	St-Irénée. . . . .	Gravier—Gravel	0.55	.....
	St-Etienne-de-la Malbaie, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.55	.....
CHÂTEAUGUAY. . . . .	St-Antoine Abbé, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.77	.....
	Ste-Clothilde, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.76	.....
	St-Jean-Chrysostome, p. . . . .	Gravier—Gravel	3.98	.....
	St-Joachim, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.05	.....
	St-Malachie, p. . . . .	Gravier—Gravel	2.95	.....
	Ste-Philomène, p. . . . .	Gravier—Gravel	3.46	0.25
	St-Urbain Ier, p. . . . .	Gravier—Gravel	2.03	.....
Très-St-Sacrement, p. . . . .	Gravier—Gravel	12.42	1.25	
CHICOUTIMI. . . . .	St-Jean, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	1.00	.....
COMPTON. . . . .	Aukland, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	0.25	.....
	Clifton, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	0.90	0.10
	East-Clifton. . . . .	Gravier—Gravel	0.70	.....
	Ditton, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	1.21	.....
	Eaton, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	2.47	.....
	Hampden, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	0.44	.....
	Linewick, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	1.00	.....
	Newport, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	0.95	.....
	Sawyerville, v. . . . .	Gravier—Gravel	1.09	.....
	St-Isidore, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	0.70	.....
	Ste-Edwidge, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	1.03	.....
	St-Venant-de-Hereford, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	0.32	.....
	Westbury, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	1.07	0.25
	Compton, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	3.92	.....
Compton, v. . . . .	Gravier—Gravel	1.51	.....	
Waterville, v. . . . .	Gravier—Gravel	1.13	.....	
DEUX-MONTAGNES	St-Eustache, p. . . . .	Macadam	1.72	.....
	St-Hermas, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.36	.....
	St-Augustin, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.97	.....
	St-Benoît, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.75	.....
	St-Joseph-du-Lac, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.00	1.81
	Ste-Monique, p. . . . .	Gravier—Gravel	2.34	.....
Ste-Scholastique, p. . . . .	Gravier—Gravel	3.18	.....	
DORCHESTER. . . . .	Louis-Joliette. . . . .	Gravier—Gravel	1.05	.....
	St-Anselme, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.60	.....
	St-Benjamin, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.64	.....
	St-Bernard, p. . . . .	Gravier—Gravel	2.40	.....
	Ste-Claire, p. . . . .	Gravier—Gravel	3.61	.....



COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
DORCHESIER	St Cyprien, p.....	Gravier—Gravel	0.25	.....
	Ste Germaine, p.....	Gravier—Gravel	0.95	.....
	St-Isidore, p.....	Gravier—Gravel	0.38	.....
	Ste-Justine, p.....	Gravier—Gravel	4.64	.....
	St-Louis-de-Gonzague, p	Gravier—Gravel	1.26	.....
	St-Malachie, p.....	Gravier—Gravel	0.46	.....
	Ste-Marguerite, p.....	Gravier—Gravel	0.21	.....
	St-Odilon-de Cranbourne,p	Gravier—Gravel	0.22	.....
	Ste Rose-de-Watford, p...	Gravier—Gravel	0.43	.....
DRUMMOND	Durham, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.65	.....
	Durham Sud, p.....	Gravier—Gravel	0.53	.....
	Grantham, c (t).....	Gravier—Gravel	1.80	.....
	Kingsey, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.74	.....
	Kingsey Falls, p.....	Gravier—Gravel	0.10	.....
	Kingsey Falls, v.....	Gravier—Gravel	0.24	.....
	L'Avenir, p.....	Gravier—Gravel	0.43	.....
	N-D du-Bon-Conseil, p	Gravier—Gravel	1.43	.....
	St-Eugène, p.....	Gravier—Gravel	0.63	.....
	St-Germain, p.....	Gravier—Gravel	0.97	.....
	St-Joseph, v.....	Gravier—Gravel	0.77	.....
	Wendover & Simpson, c...	Gravier—Gravel	1.24	.....
	Wickham, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.96	.....
	Wickham ouest, p.....	Gravier—Gravel	0.34	.....
	Wickham ouest, v.....	Gravier—Gravel	0.35	.....
FRONTENAC.....	Chesham, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.30	.....
	Courcelles, p.....	Gravier—Gravel	0.58	.....
	Gayhurst, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.26	.....
	Gayhurst, p. sud-est, c. (t)	Gravier—Gravel	0.55	.....
	Marston-Sud, c (t).....	Gravier—Gravel	1.30	.....
	Ste-Cécile-de-Whitton, p	Gravier—Gravel	1.14	.....
	St-Evariste-de-Forsyth...	Gravier—Gravel	0.44	.....
	St-Gédéon, p.....	Gravier—Gravel	0.39	.....
	St-Hilaire-de-Dorset, p...	Gravier—Gravel	0.75	.....
	St-Hubert-de-Spaulding, p	Gravier—Gravel	0.05	.....
	St-Léon-de-Marston, p...	Gravier—Gravel	0.31	.....
	St-Méthode-d'Adstock, p.	Gravier—Gravel	1.38	.....
		St-Sébastien, p.....	Gravier—Gravel	1.25
GASPÉ.....	Fox & Sydenham Nord ...	Gravier—Gravel	2.73	.....
	St-Alban du Cap-des-Ro- siers.....	Gravier—Gravel	1.33	.....
	Gaspé, v.....	Gravier—Gravel	0.22	.....
	Gaspé-Baie-Sud.....	Gravier—Gravel	1.20	.....
	Percé.....	Gravier—Gravel	6.08	.....



**TEMISCAMING-FABRE**

Vues donnant une idée du district, et montrant les opérations de construction en cours à quelques milles au nord de la ville de Temiscaming.

Views giving an idea of the district and showing construction operations a few miles north of the town of Temiscaming.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
HULL.....	Egan Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	9.75	1.50
	Mont Cerf, c. (t).....	Gravier—Gravel	6.93	1.75
	Bois Franc, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.16	.....
HUNTINGDON.....	Godmanchester, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.36	0.50
	St-Anicet, p.....	Gravier—Gravel	3.50	.....
	Ste-Barbe, p.....	Gravier—Gravel	1.30	.....
IBERVILLE.....	Ste-Anne-de-Sabrevois, p.....	Gravier—Gravel	1.57	.....
	St-Alexandre, p.....	Gravier—Gravel	2.41	.....
	St-Georges Henryville, p.....	Gravier—Gravel	1.50	.....
	St-Athanase, p.....	Gravier—Gravel	1.21	.....
	Ste-Brigide, p.....	Gravier—Gravel	1.58	.....
JACQUES-CARTIER	Ste Geneviève, p.....	Macadam	0.76	.....
	Dollard-des-Ormeaux.....	Macadam	3.14	.....
	Roxboro, v.....	Macadam	0.22	.....
	Ile Bizard.....	Macadam	8.33	.....
	Saraguay, v.....	Macadam	0.70	.....
	Ville St-Laurent.....	Macadam	0.58	.....
	Mont-Royal, v.....	Macadam	2.42	.....
	St-Laurent, p.....	Macadam	12.52	.....
JOLIETTE.....	Ste-Elisabeth, p.....	Gravier—Gravel	7.31	.....
	St-Félix-de-Valois, p.....	Gravier—Gravel	5.26	.....
	St-Thomas, p.....	Gravier—Gravel	3.53	1.08
	Sicré-Cœur-de-Jésus-de-Crabtree Mills.....	Gravier—Gravel	2.66	2.40
	Ste-Béatrix, p.....	Gravier—Gravel	0.30	.....
	St-Ambroise-de-Kildare, p.....	Gravier—Gravel	4.28	.....
	St-Charles-Borromée, p.....	Gravier—Gravel	3.38	.....
	N.-D.-de-Lourdes, p.....	Gravier—Gravel	1.15	.....
KAMOURASKA.....	Conseil de Comté.....	Gravier—Gravel	0.25	.....
	St-Alexandre, p.....	Gravier—Gravel	4.70	.....
	St-André, p.....	Gravier—Gravel	1.22	.....
	St-Eleuthère, p.....	Gravier—Gravel	0.87	.....
	St-Joseph, p.....	Gravier—Gravel	1.70	.....
	St-Bruno, c. (t) (Wood-bridge).....	Gravier—Gravel	4.02	.....
	Ste-Hélène, p.....	Gravier—Gravel	0.26	.....
	Mont-Carmel, p.....	Gravier—Gravel	2.40	.....
	St-Onésime-d'Ixworth, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	St-Pacôme, p.....	Gravier—Gravel	0.46	.....
	St-Denis-de-la-Bouteillerie, p.....	Gravier—Gravel	0.48	.....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
LABELLE	Décarie, c. (t)	Gravier—Gravel	3.50	1.10
	Mont-St-Michel	Gravier—Gravel	1.30	6.58
	Wurtele, Moreau, Gravel & Pope, c. (t)	Gravier—Gravel	4.81	....
LAC-ST-JEAN	St-Thomas-d'Aquin, p	Gravier—Gravel	0.77	....
	St-Bruno, p	Gravier—Gravel	3.93	....
	St-Croix, p	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Eugène Mistassini, p	Gravier—Gravel	0.70	....
	St-Félicien, p	Gravier—Gravel	1.23	....
	St-Hedwidge, p	Gravier—Gravel	0.63	....
	St-Jeanne d'Arc, p	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Joseph-d'Alma, p	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Prime, p	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Thomas-Didyme, p	Gravier—Gravel	1.00	....
	Délisle, c. (t)	Gravier—Gravel	0.75	0.75
	Albanel, c. (t)	Gravier—Gravel	0.95	....
	St-André	Gravier—Gravel	1.10	0.17
	St-Augustin, p	Gravier—Gravel	1.80	....
	Péribonka	Gravier—Gravel	2.00	....
	N.-D.-de-la-Doré, p	Gravier—Gravel	1.20	....
	Normandin, c. (t)	Gravier—Gravel	1.00	1.00
L'Ascension, p	Gravier—Gravel	1.00	1.00	
Hébertville Station	Gravier—Gravel	0.12	....	
Girardville	Gravier—Gravel	0.42	....	
LAPRAIRIE	St-Constant, p	Gravier—Gravel	1.03	....
	Laprairie, p	Gravier—Gravel	1.24	....
	Laprairie, p	Sable—Sand— Glaise—Clay	1.13	....
	St-Philippe, p	Gravier—Gravel	2.48	....
	St-Jacques-le-Mineur, p	Gravier—Gravel	0.33	0.28
St-Isidore, p	Gravier—Gravel	1.14	....	
L'ASSOMPTION	De Repentigny, p	Gravier—Gravel	0.36	....
	St-Lin, p	Gravier—Gravel	1.97	....
	St-Joachim, p	Gravier—Gravel	0.66	....
LAVAL	St-Frs-de-Sales, p	Gravier—Gravel	1.75	....
LÉVIS	St-Félix de la Rivière			
	Boyer	Gravier—Gravel	3.00	....
	St Henri, p	Gravier—Gravel	1.25	....
	St-Louis-de-Pintendre, p	Gravier—Gravel	1.75	....
	St-Joseph-de-Pointe-Lévis, p	Gravier—Gravel	1.50	....
Ville de Lauzon, p	Gravier—Gravel	0.20	....	

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
LÉVIS.....	St-Lambert, p.....	Gravier—Gravel	0.83	.....
	St-Etienne-de-Lauzon, p...	Gravier—Gravel	0.55	.....
	St-Nicolas, p.....	Gravier—Gravel	0.75	.....
	St-Nicolas, sud.....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	St-Télesphore.....	Gravier—Gravel	0.50	.....
	St-Jean-Chrysostôme, p. . .	Gravier—Gravel	1.12	.....
L'ISLET.....	L'Islet, p.....	Gravier—Gravel	0.07	.....
	St-Eugène, p.....	Gravier—Gravel	1.63	.....
	St-Cyrille, p.....	Gravier—Gravel	0.82	.....
	Arago, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.50	.....
	St-Pamphile, p.....	Gravier—Gravel	2.51	.....
	Ste Perpétue, p.....	Gravie—Gravel	3.41	.....
	Ashford, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.08	.....
	St-Aubert, p.....	Gravier—Gravel	1.65	.....
	Ste-Louise, p.....	Gravier—Gravel	1.15	.....
LOTBINIÈRE.....	Fortierville, v.....	Gravier—Gravel	0.46	.....
	St-Agapit, p.....	Gravier—Gravel	0.82	.....
	St-Apollinaire, p.....	Gravier—Gravel	0.76	.....
	Ste-Agathe, p.....	Gravier—Gravel	0.01	.....
	St-Gilles, p.....	Gravier—Gravel	2.09	.....
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	0.61	.....
	St-Sylvestre, p.....	Gravier—Gravel	0.27	.....
	St-Patrice, p.....	Gravier—Gravel	0.84	.....
	St-Flavien, v.....	Gravier—Gravel	1.19	.....
	Ste-Philomène-de-Fortier-ville, p.....	Gravie—Gravel	0.93	.....
	St-Jacques-de-Parisville, p.	Gravier—Gravel	1.20	.....
	Ste-Emilie, p.....	Gravier—Gravel	0.66	.....
	St-Edouard, p.....	Gravier—Gravel	0.80	.....
	Ste-Croix, p.....	Gravier—Gravel	2.55	.....
	Lotbinière, p.....	Gravier—Gravel	1.06	.....
	Issoudun, p.....	Gravier—Gravel	1.42	.....
	Lotbinière, v.....	Gravier—Gravel	0.73	.....
St-Antoine-de-Tilly, p....	Gravier—Gravel	1.10	.....	
	St-Jean-Deschaillons, v....	Gravier—Gravel	2.01	.....
MASKINONGÉ....	St-Antoine-de-la-Rivière-du-Loup, p.....	Gravier—Gravel	0.92	.....
	St-Léon, p.....	Gravier—Gravel	0.62	.....
	St-Paulin, p.....	Gravier—Gravel	0.23	.....
MATANE.....	Métis-sur-Mer, v.....	Gravier—Gravel	2.04	.....
	St-Octave-de-Métis, p....	Gravier—Gravel	1.30	.....
	Priceville, v.....	Gravier—Gravel	1.15	.....
	St-Octave-de-Métis, sud..	Gravier—Gravel	2.97	.....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction — Under construction
MATANE.....	Ste-Angèle-de-Mérici, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.19	.....
	St-Jérôme-de-Matane, v. . . . .	Gravier—Gravel	0.06	.....
	St-Jérôme-de-Matane, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.28	.....
	St-Ulric, v. . . . .	Gravier—Gravel	0.61	.....
MATAPÉDIA.....	St-Léon-le-Grand, p. . . . .	Gravier—Gravel	3.27	.....
	St-Zénon-du-Lac Amqui, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.45	.....
	St-Benoît J. L. D'Amqui, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.92	2.42
	St-Jacques Majeur Cau- sapsal, v. . . . .	Gravier—Gravel	0.15	.....
	St-Edmond, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.03	.....
	St-Moïse, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.91	.....
MISSISQUOI.....	Ste-Sabine, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.08	.....
	Notre-Dame-de-Stanbridge, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.44	.....
	St-Georges-de-Clarence- ville, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.50	.....
	Bedford, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	0.36	.....
	Stanbridge, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	0.34	.....
	Stanbridge Station. . . . .	Gravier—Gravel	1.02	.....
	St-Ignace-de-Stanbridge. . . . .	Gravier—Gravel	1.03	.....
	Ville de Bedford. . . . .		0.22	.....
	Farnham Ouest. . . . .	Gravier—Gravel	0.50	.....
	St-Armand ouest. . . . .	Gravier—Gravel	0.48	.....
Frelighsburg, v. . . . .	Gravier—Gravel	0.08	.....	
MONTCALM.....	St-Jacques, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.50	.....
	St-Julienne, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.20	.....
	St-Liguori, p. . . . .	Gravier—Gravel	3.60	.....
	St-Théodore-de-Chertsey, p. . . . .	Gravier—Gravel	3.50	.....
	St-Calixte de Kilkenny, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.80	.....
	St-Patrice-de-Rawdon, p. . . . .	Gravier—Gravel	3.50	.....
MONTMAGNY.....	Berthier, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.24	.....
	Cap St-Ignace, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.00	.....
	St-François, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.50	.....
	St-Pierre, p. . . . .	Gravier—Gravel	3.86	.....
	N.-D.-du-Rosatire, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.20	.....
	Montminy, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	0.91	.....
	Ste-Euphémie, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.50	.....
	Ste-Apolline, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.20	.....
	St-Fabien-de-Panet, p. . . . .	Gravier—Gravel	2.00	.....
	Ste-Lucie-de-Beauregard, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.31	.....
Montmagny, v. . . . .	Macadam	0.31	.....	
Ile-aux-Grues. . . . .	Gravier—Gravel	0.86	.....	



TOUR DE LA GASPÉSIE  
Carleton, sur la baie des Chaleurs

AROUND GASPÉ PENINSULA  
Carleton, on Baie des Chaleurs

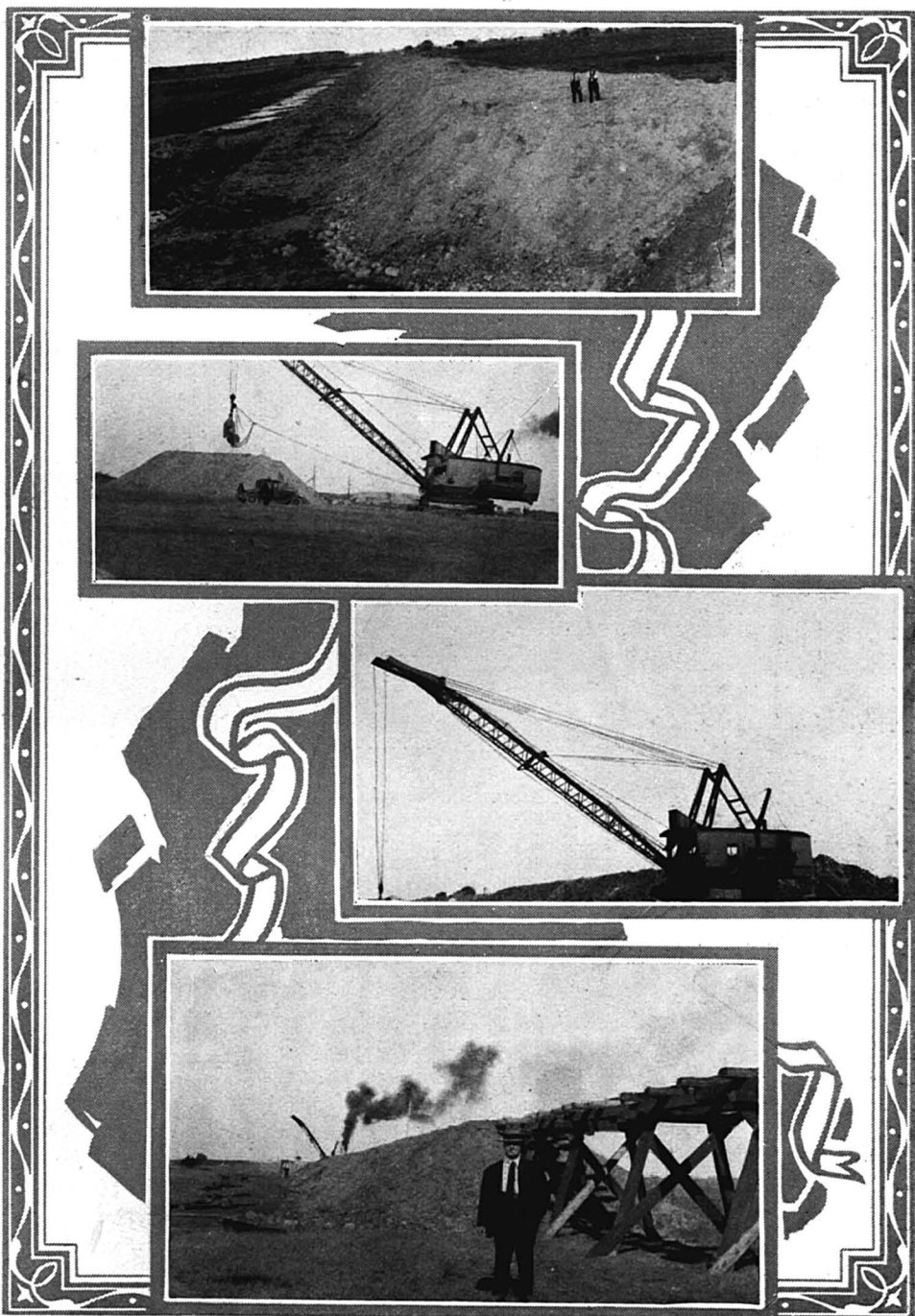
COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature des travaux	Longueur terminée	En construction
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the works	Length completed	Under construction
MONTMORENCY...	St-François, I.-O., p.....	Gravier—Gravel	7.00	0.33
	Ste-Famille, I.-O., p.....	Gravier—Gravel	1.53	....
	St-Féréol, p.....	Gravier—Gravel	1.31	....
	St-Joachim.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	0.36	....
	St-Louis-de-Gonzague.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	1.62	....
NAPIERVILLE.....	St-Cyprien-de-Léry, p.....	Gravier—Gravel	0.90	....
	St-Patrice-de-Sherington,p	Gravier—Gravel	1.40	0.60
	St-Michel, p.....	Gravier—Gravel	0.39	0.16
	St-Edouard, p.....	Gravier—Gravel	1.17	0.18
NICOLET.....	Gentilly, p.....	Gravier—Gravel	....	1.23
	Lemieux.....	Gravier—Gravel	0.35	....
	Précieux-Sang.....	Gravier—Gravel	....	1.82
	Ste-Angèle-de-Laval, p....	Gravier—Gravel	....	1.37
	Ste-Brigitte-des-Saults....	Gravier—Gravel	....	1.50
	St-Célestin, p.....	Gravier—Gravel	....	0.75
	Ste-Eulalie.....	Gravier—Gravel	0.46	....
	St-Grégoire-le-Grand, p....	Gravier—Gravel	....	1.20
	Ste-Monique, p.....	Gravier—Gravel	....	0.90
	Ste-Perpétue, p.....	Gravier—Gravel	1.38	....
	St-Samuel, p.....	Gravier—Gravel	0.41	0.72
St-Sylvère, p.....	Gravier—Gravel	1.05	....	
St-Wenceslas, p.....	Gravier—Gravel	....	0.60	
PAPINEAU.....	Amherst, c. (t).....	Gravier—Gravel	9.44	....
	Angers, v.....	Gravier—Gravel	0.40	....
	Buckingham, v.....	Gravier—Gravel	0.83	....
	Buckingham ouest, c. (t) .	Gravier—Gravel	0.32	....
	C. T. P. B. V. M .Plaisance.	Gravier—Gravel	1.00	....
	Lochaber Gore.....	Gravier—Gravel	0.56	....
	Masson, v.....	Gravier—Gravel	0.56	....
	N.-D.-du-Bon-Secours, sud	Gravier—Gravel	2.97	....
	Ripon, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.78	....
	Suffolk et Addington.....	Gravier—Gravel	11.57	....
	Templeton Est.....	Gravier—Gravel	0.44	....
	Templeton Nord.....	Gravier—Gravel	1.04	....
	Templeton Ouest.....	Gravier—Gravel	2.91	....
Thurso, v.....	Gravier—Gravel	0.88	....	
PONTIAC.....	Alleyn & Cawood.....	Gravier—Gravel	0.35	....
	Bristol, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.00	0.59
	Clarendon, c. (t).....	Gravier—Gravel	8.34	....
	Chichester, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.18	....
	Ile-Aux-Allumettes, Est. . .	Gravier—Gravel	0.83	0.23



COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction — Under construction
PONTIAC.....	Ile Aux-Allumettes, ouest.	Gravier—Gravel	1.00	8.20
	Ile-du-Grand-Calumet.....	Gravier—Gravel	0.72	....
	Leslie, Clapham & Huders- field.....	Gravier—Gravel	0.55	0.35
	Litchfield, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.50	3.22
	Mansfield & Pontefract. . .	Graveir—Gravel	0.84	....
	Sheen, Esher, Aberdeen & Makaloff.....	Gravier—Gravel	0.56	....
	Thorne, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.42	....
	PORTNEUF.....	Cap-Santé, p.....	Gravier—Gravel	0.63
Portneuf, p.....		Gravier—Gravel	1.15	....
St-Alban, p.....		Gravier—Gravel	0.65	....
St-Augustin, p.....		Gravier—Gravel	1.05	....
St-Basile, p.....		Gravier—Gravel	0.30	....
St-Gilbert, p.....		Gravier—Gravel	0.60	....
St-Léonard, p.....		Gravier—Gravel	1.13	....
St-Raymond, p.....		Gravier—Gravel	1.90	....
St-Raymond, v.....		Gravier—Gravel	0.32	....
St-Rémi-du-Lac-aux-Sables		Gravier—Gravel	0.50	....
St-Ubald, p.....	Gravier—Gravel	1.90	....	
QUÉBEC.....	Beauport, p.....	Gravier—Gravel	4.52	....
	Ancienne-Lorette, p.....	Macadam	0.98	....
	Château d'Eau, v.....	Gravier—Gravel	0.56	0.50
	Charlesbourg-Est, p.....	Gravier—Gravel	0.47	....
	Giffard, v.....	Gravier—Gravel	0.38	....
	Lac Edouard (Sanatorium)	Gravier—Gravel	1.10	....
	St-Ambroise, p.....	Gravier—Gravel	0.26	....
	St-Gabriel-Ouest, p.....	Gravier—Gravel	0.25	....
	St-Gérard-de-Magella, p...	Gravier—Gravel	0.87	....
Valcartier-Est, p.....	Gravier—Gravel	1.13	....	
RICHELIEU.....	St-Aimé.....	Gravier—Gravel	1.14	....
	St-Marcel.....	Gravier—Gravel	3.03	....
	St-Ours, p.....	Sable—Glaise Sand-Clay	....	2.25
	Ste-Victoire, p.....	Sable-Glaise Sand-Clay	....	3.20
RICHMOND.....	Brompton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.76	....
	Brompton Gore, c. (t)....	Gravier—Gravel	0.28	....
	Cleveland, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.39	....
	Melbourne, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.54	1.53
	Shipton, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.01	....
	Stoke, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.00	....
	St-Frs.-Xavier-de-Bromp- ton, p.....	Gravier—Gravel	4.00	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
RICHMOND	St-Georges-de-Windsor	Gravier—Gravel	0.42	....
	St-Claude	Gravier—Gravel	0.76	....
	Windsor, c. (t)	Gravier—Gravel	0.90	....
RIMOUSKI	N.-D.-du-Sacré-Cœur, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Anaclet, p.	Gravier—Gravel	0.47	....
	Ste-Blandine, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	Ste-Cécile-du-Bic, p.	Gravier—Gravel	0.76	....
	St-Donat, p.	Gravier—Gravel	0.30	....
	St-Fabien, p.	Gravier—Gravel	1.40	....
	St-Fr.-Xavier-des-Hau- teurs, p.	Gravier—Gravel	0.49	....
	St-Gabriel, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Germain, p.	Gravier—Gravel	3.40	....
	Ste-Luce, p.	Gravier—Gravel	0.30	....
	St-Mathieu, p.	Gravier—Gravel	0.72	....
	St-Narcisse, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Simon, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Valérien, p.	Gravier—Gravel	1.40	....
ROUVILLE	N.-D.-du-Bonsecours, p.	Gravier—Gravel	0.68	....
	St-Hilaire, p.	Gravier—Gravel	0.67	....
	Ste-Marie-de-Monnoir, p.	Gravier—Gravel	0.84	....
	St-Paul-Abbotsford, p.	Gravier—Gravel	0.38	....
SHEFFORD	Ely Est, c. (t)	Gravier—Gravel	0.45	0.13
	Ely Ouest, c. (t)	Gravier—Gravel	0.10	....
	Ely Nord, c. (t)	Gravier—Gravel	0.86	....
	Ely Sud, c. (t)	Gravier—Gravel	0.24	....
	Granby, c. (t)	Gravier—Gravel	4.49	....
	Lawrenceville, v.	Gravier—Gravel	0.75	....
	Roxton Falls, c. (t)	Gravier—Gravel	3.56	....
	Roxton Falls, v.	Gravier—Gravel	0.60	....
	Shefford, c. (t)	Gravier—Gravel	0.76	....
	Stukely Nord, c. (t)	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Alphonse-de-Granby, p.	Gravier—Gravel	0.46	....
	Ste-Anne-de-Stukeky, p.	Gravier—Gravel	0.30	....
	Ste-Cécile-de-Milton, c. (t)	Gravier—Gravel	0.81	....
	St-Valérien, c. (t)	Gravier—Gravel	0.43	....
SHERBROOKE	Ascot, c. (t)	Gravier—Gravel	2.45	0.94
	Orford, c. (t)	Gravier—Gravel	0.53	....
	Rock Forest, p.	Gravier—Gravel	1.61	0.08
	St-Elie-d'Orford	Gravier—Gravel	0.42	....
SOULANGES	Ste-Claire-d'Assise, p.	Gravier—Gravel	0.83	....
	St-Ignace-de-Coteau-du- Lac, p.	Gravier—Gravel	0.85	....
	St-Polycarpe, p.	Gravier—Gravel	4.24	....
	St-Zotique, p.	Gravier—Gravel	1.09	....

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature des travaux	Longueur terminée	En construction
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the works	Length completed	Under construction
STANSTEAD.....	Barnston, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.64	.....
	Barford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.78	.....
	Hatley, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.77	.....
	Hatley ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.55	.....
	Hatley, v.....	Gravier—Gravel	0.41	.....
	Magog, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.35	.....
	Stanstead, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.38	.....
	Ste-Catherine-de-Hatley, p	Gravier—Gravel	1.06	.....
	St-Herménégilde, p.....	Gravier—Gravel	0.68	.....
	St-Herménégilde, v.....	Gravier—Gravel	0.27	.....
St-Mathieu-de-Dixville...	Gravier—Gravel	0.60	.....	
ST-HYACINTHE..	Ste-Madeleine, p.....	Gravier—Gravel	0.56	.....
ST-JEAN.....	L'Acadie.....	Gravier—Gravel	2.38	.....
	Ste-Blaise, p.....	Gravier—Gravel	0.99	.....
	St-Jean, p.....	Gravier—Gravel	1.77	.....
	St-Bernard-de-Lacolle, p..	Gravier—Gravel	2.00	1.85
ST-MAURICE....	Charette, p.....	Gravier—Gravel	0.31	.....
	St-Barnabé, p.....	Gravier—Gravel	1.43	.....
	St-Boniface, p.....	Gravier—Gravel	1.55	.....
	St-Elie-de-Caxton, p.....	Gravier—Gravel	0.28	.....
	Ste-Flo e, p.....	Gravier—Gravel	0.56	.....
	Yamachiche, p.....	Gravier—Gravel	0.22	.....
TÉMISCAMINGUE..	Notre-Dame-du-Nord, p...	Gravier—Gravel	3.98	0.66
	Notre-Dame-des-Quinze, p.	Gravier—Gravel	1.48	.....
	N.-D.-de-Lourdes-de- Lorrainville, p.....	Gravier—Gravel	2.60	.....
	St-Bruno-de-Guigues, p..	Gravier—Gravel	1.09	.....
	St-Eugène-de-Guigues, p..	Gravier—Gravel	1.11	.....
TÉMISCOUATA....	Bégon, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.07	.....
	Hocquart, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	N.-D.-des-Sept-Douleurs, p	Gravier—Gravel	0.38	.....
	St-Arsène, p.....	Gravier—Gravel	0.72	.....
	St-Clément, p.....	Gravier—Gravel	0.68	.....
	St-David-d'Éscourt, p....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	St-Eloi, p.....	Gravier—Gravel	0.76	.....
	St-Epiphane, p.....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	St-Eusèbe, p.....	Gravier—Gravel	0.38	.....
	Ste-Françoise, p.....	Gravier—Gravel	1.07	.....
	St-Hubert, p.....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	St-J.-Bte-de-l'Île-Verte, p.	Gravier—Gravel	0.90	.....
	St-Joseph Riv.-Bleue, p....	Gravier—Gravel	1.17	.....
St-Modeste, p.....	Gravier—Gravel	1.15	.....	



*Boulevard Laprairie—Pont de Montréal—*  
 Vues montrant le début de la plate-forme ainsi  
 qu'une partie de la machinerie employée.

*Boulevard Laprairie—Bridge to Montreal—*  
 Views showing the beginning of the construction,  
 with part of the machinery used.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
TÉMISCOUATA . . . . .	Riv.-du-Loup, p. . . . .	Gravier—Gravel	2.90	.....
	St-Paul-de-la-Croix, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.00	.....
	Ste-Rose-du-Dégelé, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.36	.....
	Trois-Pistoles, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.30	.....
TERREBONNE . . . . .	St-Louis-de-Terrebonne, p. . . . .	Gravier—Gravel	2.28	.....
	St-Janvier, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.00	.....
	St-Sauveur-des-Monts, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.81	.....
	Ste-Marguerite, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.14	.....
	Ivry-sur-le Lac, p. . . . .	Gravier—Gravel	2.23	.....
	Salaberry & Grandison, c(t) . . . . .	Gravier—Gravel	4.00	2.00
	Ste-Thérèse, p. . . . .	Gravier—Gravel	2.57	.....
	Doncaster, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	4.14	.....
	Ste-Anne-des-Plaines, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.61	.....
	St-Jovite, v. . . . .	Gravier—Gravel	1.22	.....
	Ste-Adèle, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.89	.....
St-Joseph-de-Mont-Roland . . . . .	Gravier—Gravel	2.13	.....	
VAUDREUIL . . . . .	St-Michel-de-Vaudreuil, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.68	.....
	Ste-Jeanne-de-l'Île-Perrot p . . . . .	Gravier—Gravel	0.32	.....
	Hudson, v. . . . .	Gravier—Gravel	0.18	.....
	Hudson Heights, v. . . . .	Gravier—Gravel	0.15	.....
	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.75	.....
	Très St-Rédempteur, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.76	.....
	Ste-Justine-de-Newton. . . . .	Gravier—Gravel	0.72	0.07
	Ste-Marthe, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.44	.....
	St-Lazare, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.89	.....
VERCHÈRES . . . . .	Ste-Julie, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.04	.....
	Verchères, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.07	.....
	St-Marc, p. . . . .	Gravier—Gravel	0.52	.....
	St-Antoine-sur-Richelieu. . . . .	Gravier—Gravel	2.50	.....
	Belœil, p. . . . .	Gravier—Gravel	.....	1.83
	Belœil, p. . . . .	Sable—Sand Glaise—Clay	1.79	.....
	Ste-Théodosie. . . . .	Sable—Sand Glaise—Clay	2.11	.....
WOLFE . . . . .	Bishop's Crossing, v. . . . .	Gravier—Gravel	0.30	.....
	Disraëli, p. . . . .	Gravier—Gravel	1.00	.....
	Ham-Nord, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	1.21	.....
	Ham Sud-ouest, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	1.26	.....
	Marbleton, v. . . . .	Gravier—Gravel	0.46	.....
	St-Camille, c. (t) . . . . .	Gravier—Gravel	1.39	.....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
WOLFE.....	N.-D.-de-Lourdes-de-Ham,			
	p. ....	Gravier—Gravel	1.18	.....
	St-Jacques-le-Majeur, p. . .	Gravier—Gravel	0.85	.....
	St-Joseph-de-Ham-Sud, p..	Gravier—Gravel	0.18	.....
	St-Fortunat, p. ....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	Stratford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.57	.....
	Weedon, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.09	.....
	Weedon Centre, v.....	Gravier—Gravel	0.35	.....
	Wolfestown, c. (t). ....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	Wotton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.07	.....
	Wottonville, v.....	Gravier—Gravel	0.37	.....
YAMASKA.....	La Visitation, p. ....	Gravier—Gravel	1.25	.....
	N.-D.-de-Pierreville, p. . .	Gravier—Gravel	2.18	.....
	Pierreville, v. ....	Gravier—Gravel	0.08	.....
	St-Antoine-de-la-Baie, p..	Gravier—Gravel	1.92	.....
	St-Bonaventure-d'Upton. .	Gravier—Gravel	0.08	.....
	St-Joachim-de-Courval, p..	Gravier—Gravel	2.19	.....
	St-Michel, v.....	Gravier—Gravel	0.55	.....
	St-Zéphirin, p.....	Gravier—Gravel	2.22	.....

SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

COMTÉ COUNTY	Longueurs en milles		Lengths in miles	
	Longueur terminée	Longueur en construction	Length completed	Length under construction
Abitibi.....	0.18			
Argenteuil.....	20.16			
Arthabaska.....	28.15	15.90		
Bagot.....	8.73	1.00		
Beauce.....	12.55			
Beauharnois.....	5.66	0.40		
Bellechasse.....	18.12			
Berthier.....	11.00	2.80		
Bonaventure.....	13.76			
Brome.....	4.27	0.10		
Chambly.....	2.76	2.41		
Champlain.....	22.31			
Charlevoix.....	4.13			
Châteauguay.....	27.42	1.50		
Chicoutimi.....	1.00			
Compton.....	18.69	0.35		
Deux-Montagnes.....	13.32	1.81		
Dorchester.....	19.10			
Drummond.....	13.21			
Frontenac.....	9.70			
Gaspé.....	11.56			
Hull.....	20.84	3.25		
Huntingdon.....	8.16	0.50		
Iberville.....	8.27			
Jacques-Cartier.....	28.67			
Joliette.....	27.89	3.48		
Kamouraska.....	20.99			
Labelle.....	9.61	7.68		
Lac St-Jean.....	21.60	2.92		
Laprairie.....	7.35	0.28		
L'Assomption.....	2.99			
Laval.....	1.75			
Lévis.....	12.45			
L'Islet.....	15.82			
Lotbinière.....	19.51			
Maskinongé.....	1.77			
Matane.....	8.60			
Matapédia.....	8.73	2.42		
Missisquoi.....	7.05			
Montcalm.....	14.10			
Montmagny.....	14.89			
Montmorency.....	11.82	0.33		
Napierville.....	3.86	0.94		
Nicolet.....	3.65	10.09		

COMTÉ COUNTY	Longueur terminée Length completed	Longueur en construction Length under construction
Papineau.....	33 70	.....
Pontiac.....	17.29	12.59
Portneuf.....	10.13	.....
Québec.....	10.52	0.50
Richelieu.....	4.17	5.45
Richmond.....	18.06	1.53
Rimouski.....	13.24	.....
Rouville.....	2.57	.....
Shefford.....	14.38	0.13
Sherbrooke.....	5.01	1.02
Soulanges.....	7.01	.....
Stanstead.....	8.49	.....
St-Hyacinthe.....	0.56	.....
St-Jean.....	7.14	1.85
St-Maurice.....	4.35	.....
Témiscamingue.....	10.26	0.66
Témiscouata.....	21.84	.....
Terrebonne.....	25.02	2.00
Vaudreuil.....	4.89	0.07
Verchères.....	9.03	1.83
Wolfe.....	13.28	.....
Yamaska.....	10.47	.....
Total.....	797.56	85.79

} milles
} milles
} milles
} milles

SOMMAIRE PAR GENRE DE  
PAVAGE

Longueurs en milles

Gravier—Gravel.....	757.07
Macadam.....	33.48
Sable et Glaise—Sand-Clay.....	7.01

Total.....

SUMMARY PER TYPE OF  
PAVEMENT

Length in miles

757.07	78.53
33.48	1.81
7.01	5.45

} milles
} milles
} milles
} milles



## CHAPITRE XII

### CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX SANS SUBVEN- TIONS DU GOUVERNEMENT

Liste des travaux de construction faits  
en 1929 sans subventions du gouver-  
nement

p = paroisse; v = village; c = canton

Les longueurs sont en milles

## CHAPTER XII

### CONSTRUCTION OF MUNICIPAL ROADS WITHOUT SUBSIDIES FROM THE GOVERNMENT

List of construction works done in 1929  
without subsidies from the govern-  
ment

p = parish; v = village; t = township

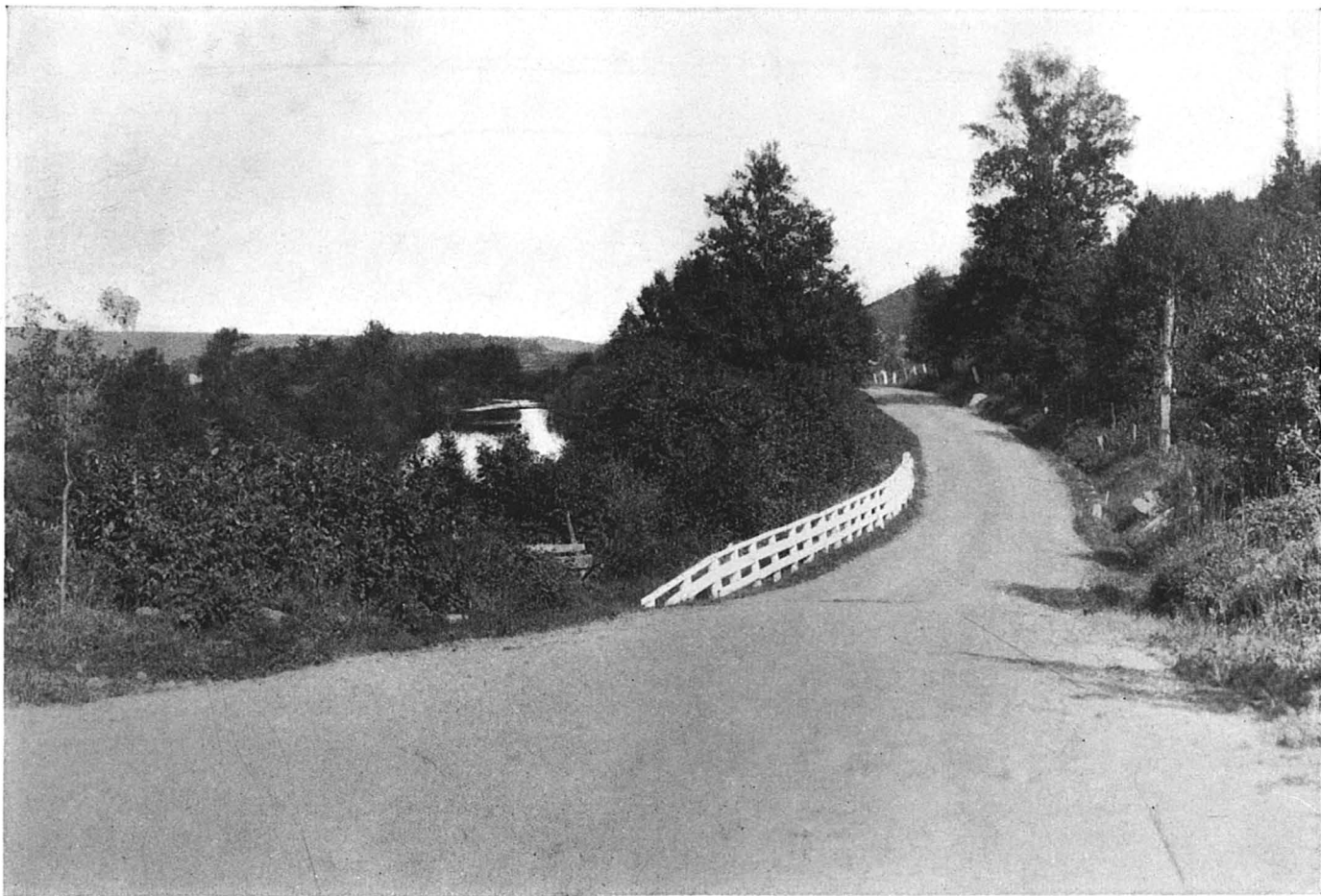
The lengths are in miles

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature des travaux	Longueur construite
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the works	Length improved
ABITIBI.....	Senneterre Ouest.....	Gravier—Gravel	1.25
	Courville, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.00
	Barraute, c. (t).....	Gravier—Gravel	9.70
	Fiedmont, c. (t).....	Gravier—Gravel	6.00
	Figuery Est.....	Gravier—Gravel	4.66
	Figuery Ouest.....	Gravier—Gravel	23.50
	Lamothe, c. (t).....	Gravier—Gravel	8.00
	Villemontel, c. (t).....	Gravier—Gravel	7.00
	Privat, c. (t). (Taschereau).....	Gravier—Gravel	4.00
	Authier.....	Gravier—Gravel	3.50
	Colombourg (La Sarre c.).....	Gravier—Gravel	5.18
Palmarolle.....	Palmarolle.....	Gravier—Gravel	5.00
	La Sarre c. (t).....	Gravier—Gravel	9.66
La Reine, c. (t).....	Gravier—Gravel	8.50	
ARTHABASKA.....	Stanford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.34
BAGOT.....	St-Liboire, p.....	Gravier—Gravel	8.47
	St-Pie, p.....	Gravier—Gravel	5.49
	Ste-Rosalie, p.....	Gravier—Gravel	1.13
	St-Pie, v.....	Gravier—Gravel	0.25
	Acton Vale, v.....	Gravier—Gravel	4.88
BEAUCE.....	Aubert-Gallion.....	Gravier—Gravel	0.44
	Shenley, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.13
	Sts-Anges, p.....	Gravier—Gravel	0.50
	St-Côme-de-Kénébec, p.....	Gravier—Gravel	0.47
	St-Elzéar, p.....	Gravier—Gravel	0.50
	St-François, p.....	Gravier—Gravel	0.26
	St-Martin, p.....	Gravier—Gravel	0.47
BONAVENTURE....	St-Alexis-de-Matapédia.....	Gravier—Gravel	2.72
	St-Jean-l'Evangéliste.....	Gravier—Gravel	0.68

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the Works	Longueur construite Length improved
BONAVENTURE	Maria, c. (t)	Gravier—Gravel	0.89
	St-Charles-de-Caplan, p.	Gravier—Gravel	1.35
	St-Bonaventure-de-Hamilton	Gravier—Gravel	1.73
	Paspébiac Ouest	Gravier—Gravel	0.44
	Port-Daniel Ouest	Gravier—Gravel	0.50
BROME	Bolton Est, c. (t)	Gravier—Gravel	0.61
CHAMPLAIN	Ste-Adelphé, p.	Gravier—Gravel	0.57
CHARLEVOIX	St-Hilarion, p.	Gravier—Gravel	0.37
	Conseil de Comté Charlevoix Est	Gravier—Gravel	0.20
	St-Irénée	Gravier—Gravel	0.35
CHICOUTIMI	Bégin, c. (t)	Gravier—Gravel	3.15
	St-Fulgence	Gravier—Gravel	11.92
	Bagot, c. (t)	Gravier—Gravel	1.49
	Laterrière, p.	Gravier—Gravel	1.01
	Chicoutimi, c. (t)	Gravier—Gravel	0.69
COMPTON	East-Angus, v.	Gravier—Gravel	0.70
	East-Hereford, c. (t)	Gravier—Gravel	1.50
	Bury, c. (t)	Gravier—Gravel	0.56
DEUX-MONTAGNES	L'Annonciat'on-d'Oka, p.	Gravier—Gravel	2.73
DORCHESTER	St-Cyprien, p.	Gravier—Gravel	0.75
	St-Isidore, p.	Gravier—Gravel	1.06
DRUMMOND	Kingsey Falls, p.	Gravier—Gravel	0.95
	N.-D.-du-Bon-Conseil	Gravier—Gravel	0.47
	St-Edmond	Gravier—Gravel	0.48
	St-Lucien	Gravier—Gravel	0.80
FRONTENAC	Courcelles, p.	Gravier—Gravel	0.20
	Gayhurst c. (t)	Gravier—Gravel	0.60
	Mégantic, v.	Gravier—Gravel	0.18
	St-Hilaire-de-Dorset, p.	Gravier—Gravel	0.65
HULL	Hull Est, c. (t)	Gravier—Gravel	0.72
	Hull Sud, c. (t)	Gravier—Gravel	1.26
	Eardley, c. (t)	Gravier—Gravel	0.22
IBERVILLE	St-Georges-Henryville	Gravier—Gravel	1.02
	Ste-Brigide	Gravier—Gravel	2.00

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur construite Length improved
LAC ST-JEAN.....	Normandin.....	Gravier—Gravel	1.35
	St-Henri Taillon.....	Gravier—Gravel	1.51
	St-Joseph-d'Alma.....	Gravier—Gravel	0.20
	Ste-Jeanne-d'Arc.....	Gravier—Gravel	1.61
	St-Félicien, p.....	Gravier—Gravel	8.69
	St-Thomas-d'Aquin.....	Gravier—Gravel	0.65
	St-Hedwidge.....	Gravier—Gravel	0.75
	St-Gédéon, p.....	Gravier—Gravel	2.00
LAPRAIRIE.....	Caughnawaga.....	Macadam	0.33
L'ASSOMPTION.....	L'Épiphanie, v.....	Gravier—Gravel	0.32
	L'Épiphanie, p.....	Gravier—Gravel	2.00
LOTBINIÈRE.....	Fortierville, v.....	Gravier—Gravel	0.50
	St-Agapit, p.....	Gravier—Gravel	1.28
	St-Apollinaire, p.....	Gravier—Gravel	6.25
	Ste-Agathe, p.....	Gravier—Gravel	3.14
	St-Gilles, p.....	Gravier—Gravel	0.72
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	0.71
	St-Sylvestre, p.....	Gravier—Gravel	0.34
	St-Patrice, p.....	Gravier—Gravel	0.21
	Ste-Philomène-de-Fortierville, p.....	Gravier—Gravel	0.11
	S-Jacques-de-Parisville, p.....	Gravier—Gravel	1.01
	Ste-Emélie, p.....	Gravier—Gravel	3.71
	Ste-Edouard, p.....	Gravier—Gravel	0.26
	Ste-Croix, p.....	Gravier—Gravel	0.73
	Lotbinière, p.....	Gravier—Gravel	1.01
	Issoudun, p.....	Gravier—Gravel	1.91
	St-Flavien, p.....	Gravier—Gravel	1.21
St-Antoine de Tilly, p.....	Gravier—Gravel	1.82	
MÉGANIC.....	Leeds, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.18
MISSISQUOI.....	N.-D.-de-Stranbridge.....	Gravier—Gravel	2.64
	St-Georges Clarenceville.....	Gravier—Gravel	0.12
	St-Lenace-de-Stanbridge.....	Gravier—Gravel	1.73
	Farnham Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	9.39
MONTCALM.....	Lussier, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.50
NICOLET.....	Ste-Monique, p.....	Gravier—Gravel	1.96
	Ste-Brigitte-des-Saults.....	Gravier—Gravel	1.40
PAPINEAU.....	Angers, v.....	Gravier—Gravel	0.13
	Lochaber Gore.....	Gravier—Gravel	1.10
	Montebello, v.....	Gravier—Gravel	0.34

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the Works	Longueur construite Length improved
PAPINEAU.....	Ste-Angélique.....	Gravier—Gravel	0.43
	Tempelton Est.....	Gravier—Gravel	0.55
	Tempelton Ouest.....	Gravier—Gravel	1.63
PONTIAC.....	Ile-du-Grand-Calumet.....	Gravier—Gravel	2.48
	Chichester, c (t).....	Gravier—Gravel	0.38
	Thorne, c (t).....	Gravier—Gravel	0.65
PORTNEUF.....	Cap-Santé, p.....	Gravier—Gravel	0.55
	Portneuf, p.....	Gravier—Gravel	0.37
	St-Raymond, p.....	Gravier—Gravel	1.50
	St-Ubalde, p.....	Gravier—Gravel	0.27
QUÉBEC.....	Ancienne-Lorette, p.....	Macadam	0.90
	St-Michel-Archange.....	Gravier—Gravel	0.72
RICHMOND.....	Asbestos, v.....	Gravier—Gravel	0.15
	Melbourne, c (t) Gore.....	Gravier—Gravel	0.20
RIMOUSKI.....	St-Anaet, p.....	Gravier—Gravel	6.23
	Ste-Blandine, p.....	Gravier—Gravel	1.00
	St-Fr.-Xavier-Hauteurs, p.....	Gravier—Gravel	0.51
	St-Mathieu, p.....	Gravier—Gravel	2.48
	St-Marcellin.....	Gravier—Gravel	5.00
ROUVILLE.....	Notre-Dame-Bonsecours.....	Gravier—Gravel	0.94
	St-Paul-Abbotsford.....	Gravier—Gravel	0.30
	St-Hilaire, p.....	Gravier—Gravel	1.80
	Ste-Marie-de-Monnoir.....	Gravier—Gravel	1.37
	St-Jean-Baptiste.....	Gravier—Gravel	3.71
SHERBROOKE.....	Ascot Corner, c.....	Gravier—Gravel	0.47
SOULANGES.....	St-Joseph-de-Soulanges, p.....	Gravier—Gravel	3.67
STANSTEAD.....	Beebe Plain, v.....	Gravier—Gravel	0.73
	Stanstead, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.64
ST-HYACINTHE... ..	La Présentation, p.....	Gravier—Gravel	2.04
	St-Thomas-d'Aquin.....	Gravier—Gravel	7.15
	St-Hyacinthe, conf.....	Gravier—Gravel	6.44
	N.-D.-St-Hyacinthe.....	Gravier—Gravel	1.55
	St-Barnabe, p.....	Gravier—Gravel	0.17
	St-Judes, p.....	Gravier—Gravel	0.02



**MONTREAL-MONT-LAURIER**

Longeant la rivière Kiamika, près du lac aux  
Ecorces

Along Kiamaka River, near Lake aux  
Ecorces

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur construite — Length improved
ST-JEAN.....	L'Acadie.....	Gravier—Gravel	2.02
	St-Valentin.....	Gravier—Gravel	0.30
	St-Bernard.....	Gravier—Gravel	4.40
	Ste-Blaise.....	Gravier—Gravel	0.56
	N.-D.-du-Mont-Carmel.....	Gravier—Gravel	0.70
TÉMISCAMINGUE..	Duhamel Ouest.....	Gravier—Gravel	1.10
	Bearn (St-Placide).....	Gravier—Gravel	1.25
	Lorrainville.....	Gravier—Gravel	2.90
	St-Isidore.....	Gravier—Gravel	1.50
	Guérin.....	Gravier—Gravel	1.57
TÉMISCOUATA....	Bégon, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.70
	Témiscouata, comté.....	Gravier—Gravel	3.00
	Hocquart, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.20
	N.-D.-du-Portage, p.....	Gravier—Gravel	1.50
	N.-D.-du-Lac.....	Gravier—Gravel	0.40
	St-Arsène, p.....	Gravier—Gravel	1.00
	St-Benoît, p.....	Gravier—Gravel	4.00
	St-Clément, p.....	Gravier—Gravel	5.22
	St-David-d'Escourt, p.....	Gravier—Gravel	2.00
	St-Dominique, p.....	Gravier—Gravel	1.00
	St-Eloi, p.....	Gravier—Gravel	0.24
	St-Epiphane, p.....	Gravier—Gravel	5.60
	St-Eusèbe.....	Gravier—Gravel	1.12
	Ste-Françoise, p.....	Gravier—Gravel	3.83
	St-Hubert, p.....	Gravier—Gravel	3.00
	St-Jean-Baptiste-Ile-Verte.....	Gravier—Gravel	1.80
	Rivière-Bleue, p.....	Gravier—Gravel	0.20
	Rivière-Bleue, v.....	Gravier—Gravel	1.33
	St-Mathias-Cabano, p.....	Gravier—Gravel	4.00
	St-Louis-du-Ha-Ha!, p.....	Gravier—Gravel	5.10
	St-Modeste, p.....	Gravier—Gravel	1.25
	Rivière-du-Loup, p.....	Gravier—Gravel	0.85
	St-Paul-de-la-Croix, p.....	Gravier—Gravel	1.00
	Ste-Rose-du-Dégelé, p.....	Gravier—Gravel	0.84
	Trois-Pistoles, v.....	Gravier—Gravel	0.50
	Trois-Pistoles, p.....	Gravier—Gravel	5.30
	TERREBONNE....	Ste-Agathe, p.....	Gravier—Gravel
Ivry-sur-le-Lac.....		Gravier—Gravel	1.21
Ste-Thérèse, v.....		Macadam	1.84
Bréboeuf, p.....		Gravier—Gravel	1.74
	St-Jérôme, p.....	Gravier—Gravel	0.72

## SOMMAIRE PAR COMTÉ

## SUMMARY PER COUNTY

	Longueurs en milles	Lengths in miles	Longueur construite
COMTÉ			Length improved
COUNTY			
Abitibi.....			91.95
Arthabaska.....			0.34
Bagot.....			20.22
Beauce.....			2.77
Bonaventure.....			8.31
Brome.....			0.61
Champlain.....			0.57
Charlevoix.....			0.92
Chicoutimi.....			18.26
Compton.....			2.76
Deux-Montagnes.....			2.73
Dorchester.....			1.91
Drummond.....			2.70
Frontenac.....			1.63
Hull.....			2.20
Iberville.....			3.02
Lac St-Jean.....			16.76
Laprairie.....			0.33
L'Assomption.....			2.32
Lotbinière.....			24.92
Mégantic.....			0.18
Missisquoi.....			13.88
Montcalm.....			3.50
Nicolet.....			3.36
Papineau.....			4.18
Pontiac.....			3.51
Portneuf.....			2.69
Québec.....			1.62
Richmond.....			0.35
Rimouski.....			15.22
Rouville.....			8.12
Sherbrooke.....			0.47
Soulanges.....			3.67
Stanstead.....			1.37
St-Hyacinthe.....			17.37
St-Jean.....			7.98
Témiscamingue.....			8.32
Témiscouata.....			59.98
Terrebonne.....			8.55
Total.....			369.45

(milles  
miles)

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE	SUMMARY PER TYPE OF PAVEMENT
Longueur en milles	Length in miles
Gravier—Gravel.....	366.38
Macadam.....	3.07
TOTAL.....	369.45

} milles  
miles



## CHAPITRE XIII

### AMÉLIORATION DES CHEMINS DE TERRE

Liste des municipalités qui ont amélioré leurs chemins de terre sous la direction du département de la voirie.

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

Les longueurs sont en milles

## CHAPTER XIII

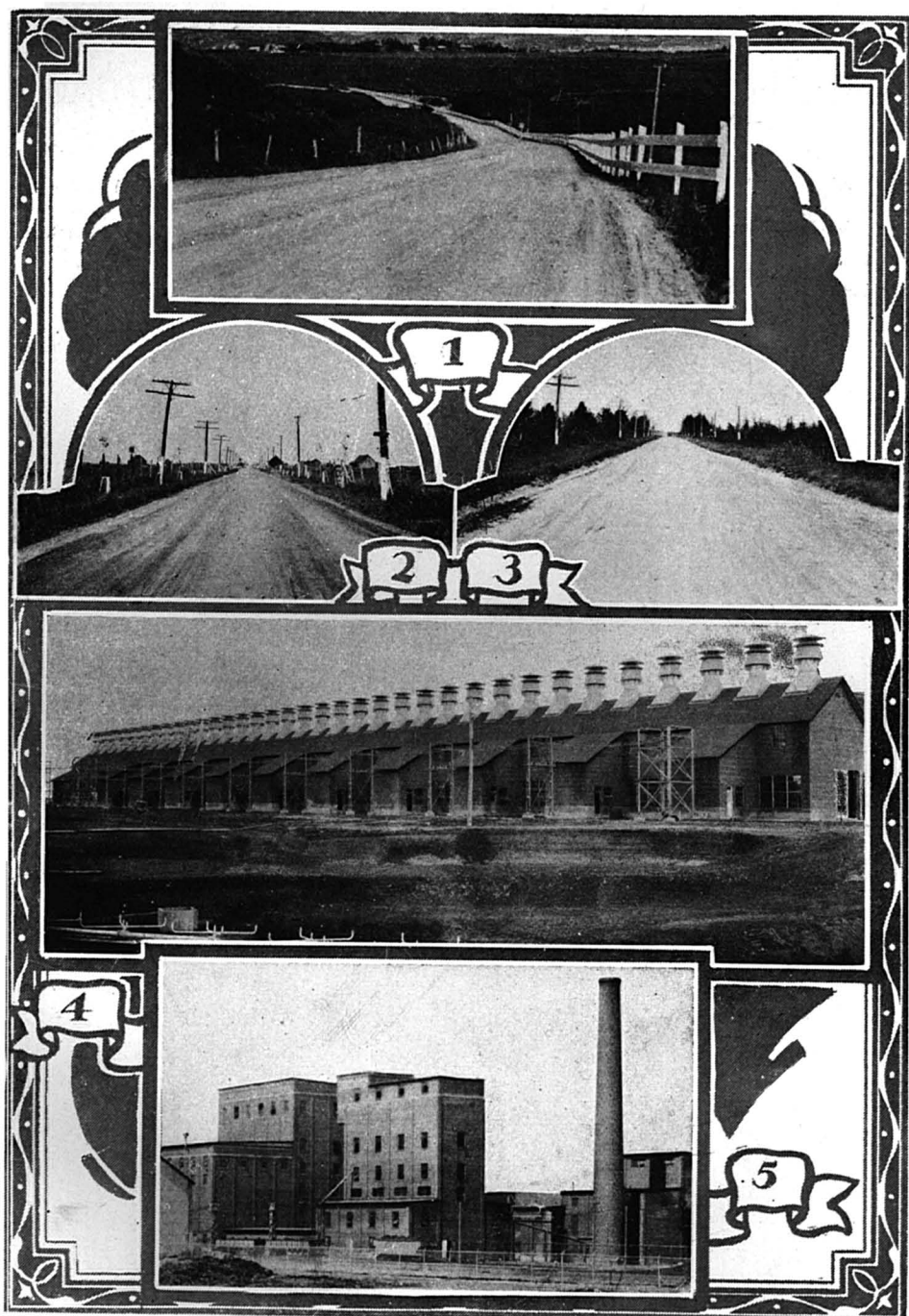
### IMPROVEMENT ON EARTH ROADS

List of municipalities that have improved their earth roads under the direction of the Roads Department.

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

The lengths are in miles

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Longueur améliorée Length improved
ARTHABASKA.....	St-Clotilde-de-Horton.....	1.90
	St-Rosaire.....	0.97
	Warwick, c (t).....	0.50
	Chester Est (East).....	1.00
	St-Christophe.....	0.75
BAGOT.....	St-Ephrem, p.....	0.60
	St-Liboire, p.....	0.85
CHAMPLAIN.....	Champlain, p.....	0.75
	Almaville, v.....	0.43
	St-Maurice, p.....	1.68
CHARLEVOIX.....	Rivière-du-Gouffre.....	0.70
	St-Agnès, p.....	3.14
FRONTENAC.....	Marston, c. (t).....	0.20
	St-Léon-de-Marston, p.....	0.05
MASKINONGÉ.....	St-Didace, p.....	3.41
	St-Léon, p.....	1.27
	St-Angèle-de-Prémont, p.....	0.44
	St-Ursule, p.....	2.09
MATANE.....	St-Luc, p.....	1.17
	St-Jérôme-de-Matane, p.....	0.25
	N.-D.-de-l'Assomption-de-McNider, p.....	0.41
MATAPÉDIA.....	St-Damase, p.....	0.45
	St-Moïse, v.....	0.86
	St-Antoine-de-Padoue, p.....	1.20
NICOLET.....	N.-D. de la Nativité.....	2.80



**GRANDE-BAIE-SAINT-BRUNO**

1, 2 et 3—Le chemin en gravier. Cette route sera recouverte d'ici deux ans d'un pavage permanent; 4 et 5. Usines d'Arvida.

1, 2 and 3. The existing gravel road, to be paved permanently within two years; 4 and 5. Arvida plants.

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Longueur améliorée
COUNTY	MUNICIPALITY	Length improved
PAPINEAU.....	Notre Dame de-la-Paix.....	3.05
PORTNEUF.....	(Rivière-à-Pierre) Bois, c. (t).....	5.00
	Montauban, v.....	0.70
	Pointe-aux-Trembles, p.....	0.60
	Portneuf, v.....	0.57
	St-Casimir, p.....	4.50
	Ste-Christine, p.....	0.58
	Ste-Jeanne-de-Neuville, p.....	1.00
	St-Thuribe, p.....	0.14
	St-Ubald, p.....	0.55
	St-Raymond, p.....	2.20
QUÉBEC.....	Ancienne-Lorette, p.....	1.20
ST-HYACINTHE.....	St-Bernard, p.....	0.27
ST-MAURICE.....	St-Étienne-des-Grès, p.....	1.33
	St-Sévère, p.....	1.38
LONGUEUR TOTALE AMÉLIORÉE } TOTAL LENGTH IMPROVED }		50.94 { milles miles

## CHAPITRE XIV

### PONTS ET PONCEAUX

Liste des ponts et ponceaux construits en 1929 moyennant des subventions spéciales.

p = paroisse; v = village; c = canton

Les dimensions sont indiquées en pieds

## CHAPTER XIV

### BRIDGES AND CULVERTS

List of bridges and culverts built during 1929 with special subsidies.

= parish; v = village; t = township.

The dimensions are given in feet.

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature du pont	Portée, hauteur et largeur
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the bridge	Span, Height and Width
ABITIBI.....	Barraute.....	Bois—Wood	9' x 6' x 30'
	Authier.....	Bois—Wood	10' x 6' x 24'
	Royal-Roussillon.....	Bois—Wood	20' x 6' x 20'
ARGENTEUIL..	Chatham, c. (t).....	Béton—Concrete	9' x 9' x 31'
	Chatham, c. (t).....	Béton—Concrete	6' x 8' x 45'
ARTHABASKA..	St-Norbert, p.....	Tuyau, tôle—Iron pipe	30'' x 26'
	St-Valère, p.....	Tuyau, tôle—Iron pipe	42'' x 28'
	St-Albert-de-Warwick, p	Bois—Wood	12' x 6' x 24'
	St-Albert-de-Warwick, p	Bois—Wood	10' x 5' x 24'
BAGOT.....	St-Pie, p.....	Bois—Wood	8' x 10' x 21'
BEAUCE.....	Aubert-Gallion.....	Bois—Wood	18' x 20' x 24'
	St-Martin, p.....	Bois—Wood	18' x 7' 6'' x 24'
	L'Enfant-Jésus, v.....	Bois—Wood	24' x 10' x 20'
BERTHIER.....	St-Norbert, p.....	Béton—Concrete	5' x 4' x 22'
BONAVENTURE	St-Jean l'Évangéliste, p.	Bois—Wood	6' x 7' x 90'
	St-Jean l'Évangéliste, p.	Bois—Wood	8' x 4' x 30'
	Carleton, c. (t).....	Bois—Wood	5' x 6' x 35'
	New-Richmond.....	Bois—Wood	4' x 5' x 120'
	St-Siméon, p.....	Bois—Wood	10' x 8' x 29'
BROME.....	Farnham-ouest, c. (t). . .	Bois—Wood	12' x 6' x 22'
CHAMBLY.....	St-Basile.....	Tuyau, tôle—Iron Pipe	6' x 20'
CHARLEVOIX...	St-Pierre-et-St-Paul-de-la-Baie-St-Paul, p.....	Bois—Wood	10' x 6' x 20'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
CHICOUTIMI...	Taché, c. (t).....	Acier et bois— Iron and wood	10' x 7' x 40'
	St-Ambroise, p.....	(2) Bois-Wood	12' x 5' x 22'
	St-Ambroise, p.....	Bois—Wood	8' x 4' x 22'
	St-Honoré.....	Bois—Wood	7' x 4' x 26'
	Chicoutimi, c. (t).....	Acier et Bois— Iron and wood	18' x 22' x 26'
	Anse-St-Jean.....	Bois—Wood	8' x 8' x 20'
	Taché, c. (t).....	(2) Bois—Wood	4' x 4' x 20'
	Taché, c. (t).....	Bois—Wood	6' x 4' x 22'
	Labrecque, c. (t).....	(2) Bois—Wood	3' x 2' x 20'
	DEUX-MONTA- GNES.....	Ste-Scholastique, p.....	Béton—Concrete
DORCHESTER...	Sainte-Claire, p.....	Bois—Wood	15' x 8' x 20'
	St-Malachie, p.....	Bois—Wood	20' x 6' 6" x 20'
DRUMMOND. ...	Kingsey, c. (t).....	Bois—Wood	18' x 12' 6" x 24'
	Wickham, c. (t).....	Bois—Wood	16' x 9' x 18'
FRONTENAC. ...	Saint-Gédéon, p.....	Bois—Wood	15' x 11' 6" x 22'
	Saint-Gédéon, p.....	Bois—Wood	12' 6" x 7' 6" x 24'
	Saint-Gédéon, p.....	Bois—Wood	16' x 5' x 24'
	St-Augustin-de-Woburn, p.....	Bois—Wood	19' x 9' x 24'
GASPÉ.....	Sydenham Sud.....	Bois—Wood	88' x 16' x 24'
	Gaspé-Baie-Nord.....	Bois—Wood	8' x 7' x 28'
	Gaspé-Baie-Nord.....	Bois—Wood	12' x 9' x 24'
	Gaspé-Baie-Sud.....	Bois—Wood	6' x 3' x 24'
	Douglastown Est.....	Bois—Wood	20' x 12' x 24'
	St-Pierre-de-la-Malbaie No 2.....	Bois—Wood	20' x 7' x 24'
	St-Pierre-de-la-Malbaie No 1.....	Bois—Wood	20' x 8' x 24'
	St-Pierre-de-la-Malbaie No 1.....	Bois—Wood	2' x 2' x 24'
	St-Pierre-de-la-Malbaie No 1.....	Bois—Wood	18' x 4' x 24'
	St-Pierre-de-la-Malbaie No 1.....	Bois—Wood	2' x 2' x 24'
	St-Pierre-de-la-Malbaie No 1.....	Bois—Wood	10' x 10' x 24'
	St-Pierre-de-la-Malbaie No 1.....	Bois—Wood	12' x 9' x 24'
	Newport.....	Bois—Wood	20' x 9' x 24'

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature du pont	Portée, hauteur et largeur
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the bridge	Span, Height and Width
HULL	Wright, c. (t)	Bois—Wood	20' x 15' x 24'
	Eardley, c. (t)	Béton—Concrete	49' x 12'
HUNTINGDON	Dundee, c. (t)	Béton—Concrete	12' 6'' x 36'
	St-Anicet	Béton—Concrete	17' x 6' x 36''
IBERVILLE	St-Grégoire-le-Grand	(2) Béton—Concrete	6' x 4' x 20'
	St-Grégoire-le-Grand	Béton—Concrete	4' x 2' x 20'
JACQUES-CAR- TIER	Beaconsfield, ville	Béton—Concrete	6' x 6' x 16'
JOLIETTE	St-Ambroise-de-Kildare, p.	Béton—Concrete	18' x 10' x 22'
	St-Ambroise-de-Kildare, p.	Tuyau—Pipe	30' x 36'
	St-Ambroise-de-Kildare, p.	Tuyau—Pipe	48' x 24'
	Ste-Mélanie, p.	Béton—Concrete	3' x 3' x 20'
	St-Charles-Borromée, p.	Béton—Concrete	5' x 3' x 20'
KAMOURASKA	St-Eleuthère, p.	Bois—Wood	8' x 8' x 110'
	St-Denis-de-la-Bouteille- rie	Bois—Wood	18' x 13' x 50'
LABELLE	Mont-Laurier, v.	Tuyau, tôle—Iron pipe	18'' x 48'
	Mont-Laurier, v.	Tuyau, tôle—Iron pipe	18'' x 38'
	Mont-Laurier, v.	Tuyau, tôle—Iron pipe	18'' x 50'
	Mont-Laurier, v.	Tuyau, tôle—Iron pipe	18'' x 42'
	Mont-Laurier, v.	Tuyau, tôle—Iron pipe	15'' x 42'
	Mont-Laurier, v.	(2) Tuyau, tôle—Iron pipe	15'' x 20'
	Ferme-Neuve, v.	Tuyau, tôle—Iron pipe	15'' x 50'
LAC-ST-JEAN	St-Félicien	Bois—Wood	8' x 4 1/2' x 22'
	St-Prime	Bois—Wood	12' x 8' x 20'
	Hébertville, p.	Bois—Wood	4' x 4' x 20'
	Hébertville, p.	(4) Bois—Wood	2' x 2' x 20'
	Hébertville, p.	(3) Bois—Wood	3' x 3' x 22'
	Péribonka	Bois—Wood	2' x 2' x 26'
	St-Hedwidge	(2) Bois—Wood	2' x 2' x 20'
	Ste-Croix	Bois—Wood	2' x 2' x 20'
	St-Jérôme, p.	Bois—Wood	10' x 5' x 22'
	St-Jérôme, p.	Bois—Wood	2' x 2' x 22'
	St-Joseph d'Alma, p.	Bois—Wood	4' x 4' x 35'
	St-Joseph d'Alma, p.	Bois—Wood	4' x 5' x 30'
	St-Joseph d'Alma, p.	Bois—Wood	3' x 3' x 45'
	St-Joseph d'Alma, p.	Bois—Wood	4' x 4' x 60'
	St-Joseph d'Alma, p.	Acier et bois— Iron and wood	15' x 32' x 35'
	St-Gédéon, p.	Acier et bois— Iron and wood	15' x 8' x 20'



EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP

Notre-Dame-du-Lac et le lac Témiscouata

Notre-Dame-du-Lac and Lake Témiscouata

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature du pont	Portée, hauteur et largeur
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the bridge	Span, Height and Width
LAC-ST-JEAN	Roberval, p.	Bois—Wood	4' x 4' x 26'
	St-Bruno, v.	Bois—Wood	5' x 4' x 35'
	Albanel.	Bois—Wood	5' x 5' x 37'
L'ASSOMPTION	Lachenaie.	Béton—Concrete	10' x 12' x 30'
	Lachenaie.	Béton—Concrete	6' x 8' x 26'
	Lachenaie.	Tuyau—Pipe	24'' x 26'
	Lachenaie.	Tuyau—Pipe	15'' x 26'
	Saint-Roch Ouest, p.	Béton—Concrete	6' x 4' x 26'
	Saint-Roch Ouest, p.	Tuyau—Pipe	48'' x 26'
	St-Henri-de-Mascouche, p.	Béton—Concrete	14' x 7' x 24'
Saint-Gérard-de-Magella	Béton—Concrete	4' x 6' x 50'	
LAVAL	St-Frs-de-Sales, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	2' x 30'
	Rivière-des-Prairies, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	3' x 30'
	L'Abord-à-Plouffe, v.	Béton—Concrete	8' x 5' x 40'
LÉVIS	St-Jean-Chrysostôme.	Bois—Wood	10' x 8' x 22'
	Saint-Lambert, p.	(2) Tuyau, tôle—Iron pipe	5'
	Saint-Lambert, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	3'
MASKINONGÉ	St-Justin, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	48'' x 80'
MATANE	Ste-Félicité, p.	Bois—Wood	18' x 12' x 35'
	Dalibaire, c. (t)	Bois—Wood	16' x 8' x 36'
	Dalibaire, c. (t)	Bois—Wood	31' x 12' x 32'
	Dalibaire, c. (t)	Bois—Wood	6' x 13' x 35'
MATAPÉDIA	St-Jacques-le-Majeur-de-Causapscal, p.	Bois—Wood	16' x 21' x 30'
	St-Jacques-le-Majeur-de-Causapscal, v.	Bois—Wood	6' x 5' x 45'
	St-Jacques-le-Majeur-de-Causapscal, v.	Bois—Wood	14' x 15' x 35'
	Ste-Florence, p.	Bois—Wood	17' x 14' x 35'
MÉGANTIC	N.-D.-de-Lourdes, p.	Bois—Wood	10' x 10' x 20'
	Halifax Nord, c. (t)	Béton et bois— Concrete and wood	7' 6'' x 4' 6'' x 22'
MONTCALM	St-Théodore-de-Chertsey, p.	(2) Bois—Wood	8' x 7' x 24'
	Chilton, c. (t)	(2) Bois—Wood	10' x 6' x 24'
	Lussier, c. (t)	Bois—Wood	6' x 4' x 24'
NICOLET	St-Jean-Bte-de-Nicolet, p.	Béton—Concrete	7' x 7' x 45'
	St-Jean-Bte-de-Nicolet, p.	(2) Bois—wood	6' x 4' x 26'
	Ste-Perpétue.	Bois—Wood	3' x 3' x 24'
	Ste-Perpétue.	Bois—Wood	3' x 2' x 24'



COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature du pont	Portée, hauteur et largeur
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the bridge	Span, Height and Width
NICOLET (suite)	Ste-Perpétue p. ....	Bois—Wood	3' x 21½' x 24'
	Gentilly, p. ....	Béton—Concrete	12' x 7' x 24'
PAPINEAU	Buckingham, ville. ....	Tuyau, tôle—Iron pipe	40'' x 90'
	Papineauville, v. ....	Béton—Concrete. ....	13' x 7' x 30'
PONTIAC	Onslow Sud, c. (t) . . . . .	Bois—Wood	4' x 4' x 24'
PORTNEUF	Comté de Portneuf. ....	Béton—Concrete.	8' x 4' x 60'
RICHELIEU	St-Aimé. ....	Béton—Concrete	8' x 6' x 32'
	St-Aimé. ....	Tuyau, tôle—Iron Pipe	54' x 30''
RICHMOND	Windsor, c. (t) . . . . .	(2) Bois—Wood	8' x 4' x 20'
ROUVILLE	St-Jean-Baptiste. ....	Bois—Wood	19' x 8' x 18'
	Ste-Angèle. ....	Tuyau—Pipe	24'' x 22'
	St-Hilaire, p. ....	Béton—Concrete. ....	7' x 7' x 22'
SHEFFORD	Granby, c. (t) . . . . .	Bois—Wood	7' x 5' x 22'
	St-Joachim, p. ....	Béton—Concrete	10' x 6' x 22'
SHERBROOKE	Orford, c. (t) . . . . .	Bois—Wood	6' x 4' x 22'
	Orford, c. (t) . . . . .	Tuyau—Pipe	24'' x 22'
	Orford, c. (t) . . . . .	Tuyau—Pipe	15'' x 22'
ST HYACINTHE	La Présentation, p. ....	Tuyau—Pipe	6' x 24'
	N.-D.-St-Hyacinthe, p. . .	Bois—Wood	6' x 10' x 24'
	St-Denis, p. ....	Bois—Wood	10' x 6' x 24'
	St-Judes, p. ....	Tuyau—Pipe	7' x 30'
	St-Damase, p. ....	Béton—Concrete	8' x 7' x 24'
	St-Charles, p. ....	Bois—Wood	14' x 11' x 24'
	Ste-Madeleine, p. ....	Béton—Concrete. ....	6' x 6' x 22'
Ste-Madeleine, p. ....	Béton—Concrete	6' x 6' x 22'	
TERREBONNE	Ste-Agathe, ville. ....	Tuyau, béton—Concrete	36'' x 26'
	Ste-Agathe, p. ....	Bois—Wood	12' x 4' x 24'
VAUDREUIL	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Béton—Concrete	10' x 8' x 32'
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Béton—Concrete	6' x 5' x 30'
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Béton—Concrete	4' x 4' x 30'
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Béton—Concrete	6' x 6' x 30'
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Béton—Concrete	3' x 3' x 30'
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	1' 3'' x 30'
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	(4) Béton—Concrete	4' x 4' x 30'
	Como Est, v. ....	Tuyau, tôle—Iron pipe	2' x 30''
Como Est, v. ....	Tuyau, tôle—Iron pipe	1' 6'' x 25'	

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
VAUDREUIL	Como Est, v.	Tuyau, tôle—Iron pipe	2' x 25''
	Hudson Heights, v.	Tuyau, tôle—Iron pipe	2' x 30'
	Hudson Heights, v.	Béton—Concrete	5' x 5' x 30'
	St-Lazare, p.	Béton—Concrete	6' x 4' x 32'
YAMASKA	St-Zéphirin, p.	Bois—Wood	13' x 14' x 18'
	St-Thomas-de-Pierreville, p.	Bois—Wood	9' x 5' x 18'
	Ste-Pie-de-Guire, p.	Tuyau béton—Concrete	3' x 22½'
	St-Guillaume, p.	Tuyau béton—Concrete	28' x 24'

NOMBRE TOTAL de ponts et ponceaux construits en 1929 . . . . . 188

TOTAL NUMBER of bridges and culverts built during 1929 . . . . . 188

Ne sont pas compris dans cette liste les ponts et ponceaux construits soit par le département, soit par les municipalités, et qui font partie des travaux réguliers de construction ou d'entretien.

Are not included in this list bridges and culverts built by the Roads Department or by the municipalities, and which form part of the regular construction or maintenance works.

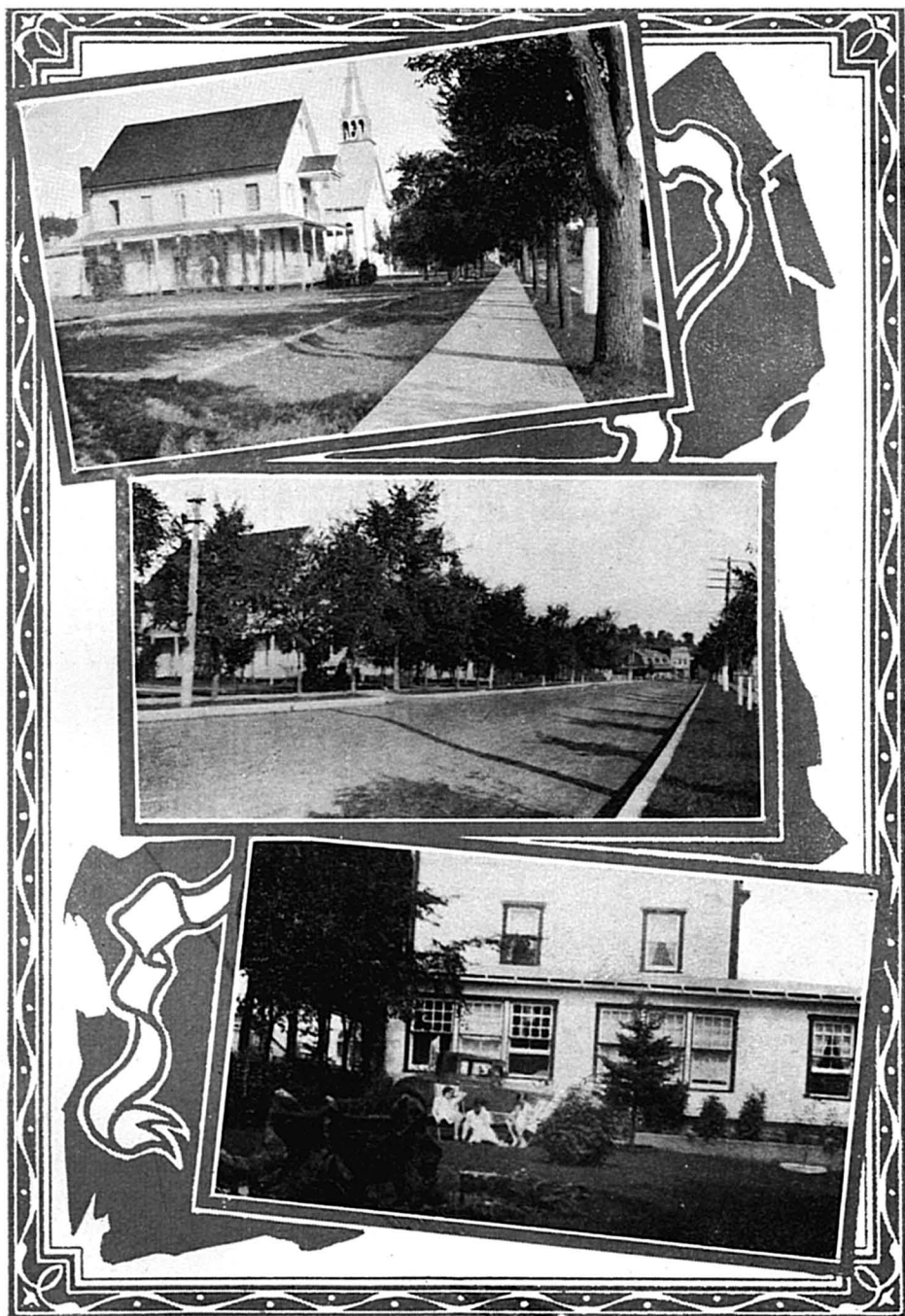
CHAPITRE XV

SIGNAUX SYMBOLIQUES DE DANGER ET  
DE DIRECTION POSÉS EN 1929

CHAPTER XV

SYMBOLIC DANGER AND DIRECTION  
SIGNS POSTED IN 1929

NOM DE LA ROUTE NAME OF HIGHWAY	Nombre de signaux de chaque catégorie Number of signs of each category																									Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		
	1. Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines-Lévis.....			11	11	10	4	1	3	4	1		1		1	27	4										
2. Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto.....	3	3	27	16	22	32		11	6	10		5			42	17											194
3. Lévis-Fort Covington.....	2	2	6	8	9	9	1	4	3	5	4	4	9	6	31	16											119
4. Montréal-Malone .....			3	4	2	2		1	2	1	1		1		7	3											27
5. Lévis-Sherbrooke (Via Richmond) .....			5	5	6	5	2	1					7	4	2	15	11										63
6. Boulevard Perron (Tour de la Gaspésie).....			10	5	14	13		8					1		40	13											104
7. Montréal-St. Albans.....			1					1	1				1		5												9
8. Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke....	3	5	12	12	12	8	3	6	8	2	2	2	8	8	18	8											116
9. Montréal-Rouse's Point.....			4	1		1							1		4												11



**EMBELLISSEMENT**

*L'Annonciation, comté de Labelle*—L'un des endroits où le département a fourni des arbres d'ornement et patronné des concours d'embellissement.

**EMBELLISHMENT**

*L'Annonciation, county of Labelle*—One of the municipalities where ornamental trees have been furnished and embellishment competitions patronized by the Department.

Nombre de signaux de chaque catégorie

Number of signs of each category

NOM DE LA ROUTE  
NAME OF HIGHWAY

Total

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	Total
10. Rivière-du-Loup-Ste-Flavie .....			1		5	3	1								18	3										31
11. Montréal-Mt-Laurier-Maniwaki-Hull .....	7	5	31	26	35	29		9	1	2	4	9	9	3	21	16										208
12. Rougemont-St-Hyacinthe-Drummondville-Trois-Rivières .....		2	12	13	4	7	3	5	5	12	1	5	2	2	40	12										125
13. Sherbrooke-Derby-Line .....						1	1					1			1	2										6
14. Montréal-Rouse's Point via St-Jean .....			1		1	1		1	1					1	2											8
15. Québec-Chicoutimi (Tour du Lac St-Jean) .....	28	28	82	79	257	268	6	18	11	5	19	17	18	22	101	171	1	1	1	3	1	28	20	11	3	1,199
16. Richmond-Yamaska .....			2	1	1										6											10
17. Montréal-Ottawa .....			1	1	3	3						1			7	2										18
18. Montréal-Terrebonne-St-Donat .....				3	5	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4										27
19. Trois-Rivières-La-Tuque .....	4	3	26	22	117	104		2	1	2	4	7	6	6	17	57					2	33	4	5	422	
20. Victoriaville-Drummondville .....	3	2	18	18		6	1	3	5		4			4	16	6										86
22. Sherbrooke-Norton-Mills .....					1	2		1							3	3										10
23. Lévis-Jackman .....			2	1	4	6		5							16	1										35



Nombre de signaux de chaque catégorie

Number of signs of each category

NOM DE LA ROUTE  
NAME OF HIGHWAY

Total

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	Total
41. Berthier-Joliette-Lachute.....	1		8	7	5	7		3	3	2	1		4	3	7	6										57
42. Berthier-Joliette-St-Côme.....	1	1	1					1							1											5
43. Berthier-St-Michel-des-Saints.....			2	2	2	3					1			1	3	2										16
48. L'Assomption-Joliette.....	1	3	1		6	4		2	1	1	2	2	2	3	2	5										35
49. Black Lake-St-Pierre-les-Becquets.....			6	6	15	3	1		1	2	6	8	8	9	14	18										97
50. Magog-Coaticook.....					1		1					1														3
Danville-Marbleton	5	5	14	14	11	1	1	4	4	6	2			2	18	12						1				100
St-Henri-St-Germaine.....			1		3	2		1							3	2						2		2		16
L'Islet-St-Marcel.....	2	2	1	1	1							2														9
Beaumont-St-Philémon.....			1		2	4	2	1							1											11
St-Henri-St-Michel.....						1		1				1			1											4
Tour de l'île d'Orléans	1		2	2	1	9		2		1		1			8	4										31
Vaudreuil-Pte-Fortune.....						1									1											2
Papineau-Chénéville.....	1					2							1			1										5
Yamachiche.....	1	1													3											5
Laprairie-Hemmingford.....			2		1	1	1		1	1			1		3	2										13
Laprairie-St-Chrysostôme.....	2		5	1	4	1				1	2				2	3										21

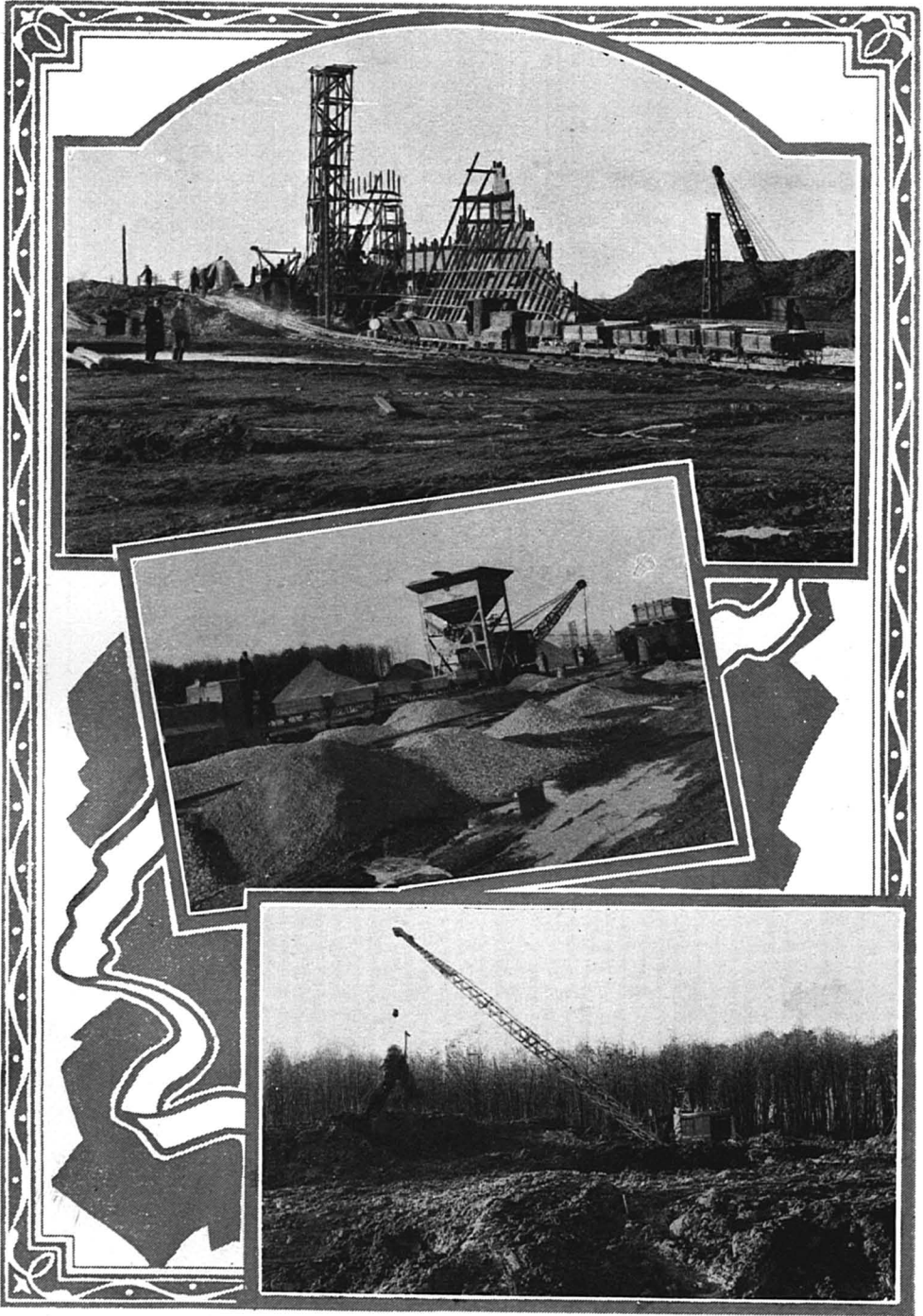
Nombre de signaux de chaque catégorie

Number of signs of each category

NOM DE LA ROUTE NAME OF HIGHWAY																										Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		
Laprairie-Dundee-Line.....		1								2					1												4
Loretteville-Charlesbourg.....		1	1									1		1	1												5
Québec-Stoneham-Lac-Beauport.....			4	1	3	2		2		1		1		1	3												18
St-Michel-Montmagny.....						1						1															2
Pont-Rouge-Cap-Santé.....			1	1	10		1					2	2		4	3											24
Pont-Rouge-St-Raymond.....			2	3	2	2	2	2	1		2	2	2	2	2	4											28
St-Prosper-St-Zacharie.....	1	1	1	1	3	5	1			8	6	1	2	5	2	8											45
Scott-Pont Québec.....	3	3	10	10		10	2	4	6		4	2	3	2	12	6											77
Total.....	82	80	380	325	651	630	36	126	81	83	89	116	99	106	631	495	1	1	1	3	3	64	24	19	4	4,130	
Signaux posés avant 1929.....	337	299	1192	1096	1676	1676	112	402	344	343	325	450	331	429	2519	1078	65	24	58	14	12	23	31	26	1	12,748	
Signs posted before 1929.....																											

Total des signaux posés depuis 1924 }  
 Total of signs posted since 1924 } 16,878





**BOULEVARD LAPRAIRIE-PONT DE MONTRÉAL**

Début de la construction du viaduc de Brossseau.

Beginning the construction of the Brossseau Viaduct.

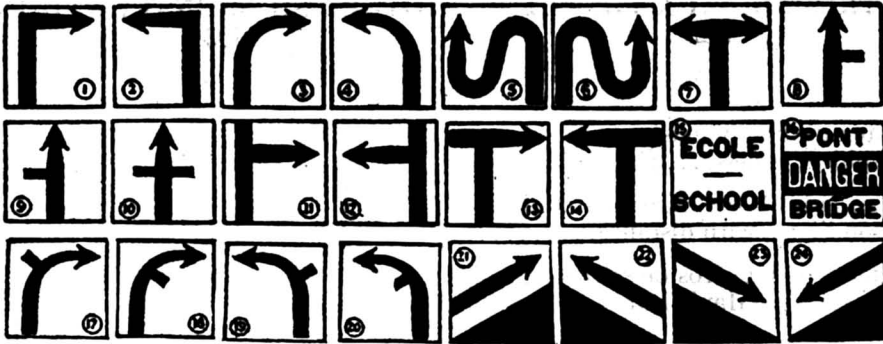
**AUTRES SIGNAUX POSÉS EN  
1929**

**OTHER SIGNS INSTALLED IN  
1929**

Panneaux géographiques } Geographical panels. . . . . }	375
Planches indicatrices; direction et distance } Direction Signs, with distance. . . . . }	1,699
Indicateurs de numéros de routes—Feuille d'érable } Route markers—Maple leaf. . . . . }	14,500
Signaux de vitesse } Speed limit Signs. }	852
Traverses de chemins de fer—Croix ordinaire. . . . . } Railroad level crossing Signs—Standard sign (cross) }	358
Signaux d'arrêt aux passages à niveau. . . . . } Full-stop Signs at level railroad crossings }	640

**SIGNAUX SYMBOLIQUES DE  
DANGER ET DE DIRECTION**

**SYMBOLIC DANGER AND  
DIRECTION SIGNS**



**SIGNIFICATION**

- 1—Angle droit à droite.
- 2—Angle droit à gauche.
- 3—Courbe à droite.
- 4—Courbe à gauche.
- 5—Double courbe à gauche.
- 6—Double courbe à droite.
- 7—Intersection de deux grandes routes.
- 8—Intersection simple à droite.
- 9—Intersection simple à gauche.
- 10—Intersection double.
- 11—Angle droit, chemin local en avant.
- 12—Angle gauche, chemin local en avant.
- 13—Angle droit, chemin local à gauche.
- 14—Angle gauche, chemin local à droite.
- 15—Ecole.
- 16—Pont dangereux.
- 17—Courbe à droite, avec chemin local à gauche.
- 18—Courbe à droite, avec chemin local à droite.
- 19—Courbe à gauche, avec chemin local à droite.
- 20—Courbe à gauche, avec chemin local à gauche.
- 21—Montée à droite.
- 22—Montée à gauche.
- 23—Descente à droite.
- 24—Descente à gauche.

**MEANING**

- 1—Sharp right angle.
- 2—Sharp left angle.
- 3—Right curve.
- 4—Left curve.
- 5—Double left curve.
- 6—Double right curve.
- 7—Intersection of two main highways.
- 8—Cross road to the right.
- 9—Cross road to the left.
- 10—Double cross road.
- 11—Right angle with local road ahead.
- 12—Left angle with local road ahead.
- 13—Right angle, local road to the left.
- 14—Left angle, local road to the right.
- 15—School.
- 16—Dangerous bridge.
- 17—Right curve with local road to the left.
- 18—Right curve with local road to the right.
- 19—Left curve with local road to the right.
- 20—Left curve with local road to the left.
- 21—Ascent to the right.
- 22—Ascent to the left.
- 23—Descent to the right.
- 24—Descent to the left.



Numéro indicateur de route

Road Marker



Panneau géographique



Geographical Panel



PASSAGE À NIVEAU  
LEVEL CROSSING

CHAPITRE XVI

CHAPTER XVI

EMBELLISSEMENT

EMBELLISHMENT

PLANTATION D'ARBRES  
D'ORNEMENT

PLANTING OF ORNAMENTAL  
TREES

Liste des municipalités dans les limites  
desquelles il a été planté des arbres  
en 1929.

List of municipalities where trees have  
been planted in 1929.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés	
			Par le département By the Départ- ment	Par les proprié- taires By the rate- payers
<b>MONTREAL-SHERBROOKE-THETFORD MINES-QUEBEC</b>				
CHAMBLY.....	Chambly, p.....	Peuplier—Poplar	.....	6
ROUVILLE.....	Rougemont, p.....	Peuplier—Poplar...	178	.....
	Rougemont, p.....	Pommier—Apple tree.....	7	.....
	Ste-Marie-de-Monnoir, p....	Peuplier—Poplar...	90	.....
	Ste-Marie-de-Monnoir, p....	Pommier—Apple tree.....	147	.....
COMPTON.....	Eaton, c (t).....	Érable—Maple.....	.....	20
	Eaton, c (t).....	Peuplier—Poplar...	.....	30
	Westbury, c (t).....	Peuplier—Poplar...	.....	25
WOLFE.....	Dudswell, c (t).....	Erable—Maple.....	.....	197
	Dudswell, c (t).....	Orme—Elm.....	.....	200
	Dudswell, c (t).....	Peuplier—Poplar...	.....	170
	Weedon, c (t).....	Erable—Maple.....	.....	71
	Weedon, c (t).....	Orme—Elm.....	.....	70
	Weedon, c (t).....	Peuplier—Poplar...	.....	70
	St-Gérard, v.....	Erable—Maple.....	.....	217
	St-Gérard, v.....	Orme—Elm.....	.....	200
	St-Gérard, v.....	Peuplier—Poplar...	.....	200
	Garthby, c (t).....	Erable—Maple.....	.....	217
	Garthby, c (t).....	Orme—Elm.....	.....	200
	Garthby, c (t).....	Peuplier—Poplar...	.....	200
	Disraéli, v.....	Erable—Maple.....	.....	20
	Disraéli, v.....	Orme—Elm.....	.....	18
Disraéli, v.....	Peuplier—Poplar...	.....	18	

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les propriétaires By the rate-payers
<b>MONTREAL-SHERBROOKE-THETFORD MINES-LÉVIS—(Suite—Con.)</b>				
STANSTEAD.....	Ville de Magog.....	Peuplier—Poplar...		24
	Magog, c (t).....	Erable—Maple.....	300	
	Magog, c (t).....	Frêne—Asn.....	300	
	Magog, c (t).....	Peuplier—Poplar...	300	
	Magog, c (t).....	Saule—Willow.....	14	
SHERBROOKE....	Rock Forest, p.....	Erable—Maple.....	800	
	Rock Forest, p.....	Frêne—Ash.....	800	
	Rock Forest, p.....	Peuplier—Poplar...	800	
	Rock Forest, p.....	Saule—Willow.....	264	
	Petit-Lac-Magog, v.....	Erable—Maple.....	100	
	Petit-Lac-Magog, v.....	Frêne—Ash.....	100	
	Petit-Lac-Magog, v.....	Peuplier—Poplar...	100	
	Petit-Lac-Magog, v.....	Saule—Willow.....	52	
	Orford, c (t).....	Erable—Maple.....	300	
	Orford, c (t).....	Frêne—Ash.....	300	
	Orford, c (t).....	Peuplier—Poplar...	300	
MÉGANTIC.....	Orford, c (t).....	Saule—Willow.....	30	
	Robertsonville, v.....	Peuplier—Poplar...	17	
	Robertsonville, v.....	Maple—Erable.....	10	
	Robertsonville, v.....	Cormier—Mountain Ash.....	11	
	St-Ant.-de-Pontbriand.....	Peuplier—Poplar...	8	
MÉGANTIC.....	St-Ant.-de-Pontbriand.....	Cormier—Mountain Ash.....	5	
	Thetford, Sud, c. (t).....	Peuplier—Poplar...	62	
	Thetford, Sud, c. (t).....	Erable—Maple.....	50	
	Thetford, Sud, c. (t).....	Cormier—Mountain Ash.....	40	
	Amiante, v.....	Peuplier—Poplar...	14	
MÉGANTIC.....	Amiante, v.....	Erable—Maple.....	36	
	Amiante, v.....	Cormier—Mountain Ash.....	45	
<b>EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC-MONTREAL-TORONTO</b>				
TÉMISCOUATA....	N.-D.-du-Lac, p.....	Peuplier—Poplar...		20
	Armand, c. (t).....	Peuplier—Poplar...		50
L'ISLET.....	St-Jean-Port-Joli, p.....	Peuplier—Poplar...		40

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés. Number of trees planted	
			Par le département By the Depart- ment	Par les proprié- taires By the rate- payers
<b>EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC-MONTRÉAL- TORONTO—(Suite—Con.)</b>				
KAMOURASKA.	St-Pascal, p.	Bouleau—White Birch		6
	St-Pascal, p.	Peuplier—Poplar		311
	St-Pascal, p.	Orme—Elm		200
	St-Pascal, p.	Erable—Maple		200
	St-Pascal, p.	Pommiers—Apple tree		20
	Ste-Hélène, p.	Peuplier—Poplar		204
	Ste-Hélène, p.	Erable—Maple		40
	St-Philippe-de-Néri, p. Rivière-Ouelle, p.	Peuplier—Poplar Peuplier—Poplar		30 12
MONTMAGNY.	Berthier, p.	Peuplier—Poplar		12
	Berthier, p.	Bouleau—White Birch		4
	Cap St-Ignace, p.	Peuplier—Poplar		40
	Montmagny.	Peuplier—Poplar		34
BELLECHASSE.	Beaumont, p.	Peuplier—Poplar		98
PORTNEUF.	Cap-Santé, p.	Peuplier—Poplar	25	35
	Cap-Santé, p.	Orme—Elm		25
	St-Augustin, p.	Pommier—Apple tree		7 15
	Portneuf, v.	Peuplier—Poplar	38	
	Grondines, v.	Peuplier—Poplar	22	45
CHAMPLAIN.	Ste-Anne-de-la-Pérade, p.	Peuplier—Poplar	231	
	Batiscan, p.	Peuplier—Poplar	211	
	Ste-Marthe-du-Cap, p.	Peuplier—Poplar		30
ST-MAURICE.	Trois-Rivières, p.	Peuplier—Poplar		63
	Pointe-du-Lac, p.	Peuplier—Poplar		310
	Yamachiche, p.	Peuplier—Poplar		179
MASKINONGÉ.	Louiseville, ville.	Peuplier—Poplar		131
	Maskinongé, p.	Peuplier—Poplar		117
SOULANGES.	St-Joseph-de-Soulanges, p.	Peuplier—Poplar		12

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés	
			Number of trees planted	
			Par le département By the Département	Par les propriétaires By the rate-payers
<b>LÉVIS-FORT COVINGTON</b>				
LÉVIS.....	Saint-Nicolas, p.....	Peuplier—Poplar.....	50	
	Saint-Nicolas, p.....	Epinette—Spruce.....	12	
NICOLET.....	Ste-Angèle-de-Laval.....	Peuplier—Poplar.....	25	
YAMASKA.....	Pierreville, v.....	Peuplier—Poplar.....	25	
VERCHÈRES.....	Contrecoeur, p.....	Peuplier—Poplar.....	35	
LAPRAIRIE.....	Laprairie, p.....	Peuplier—Poplar.....	6	
<b>MONTREAL-MALONE</b>				
CHATEAUGUAY..	St-Joachim, p.....	Erable—Maple.....	90	
	St-Joachim, p.....	Peuplier—Poplar.....	90	
	Ste-Martine, p.....	Erable—Maple.....	200	
	Ste-Martine, p.....	Cèdre-Cedar.....	80	
	Ste-Martine, p.....	Orme—Elm.....	200	
	Ste-Martine, p.....	Frêne—Ash.....	220	
	Ste-Martine, p.....	Peuplier—Poplar.....	740	
	Très St-Sacrement, p.....	Erable—Maple.....	200	
	Très St-Sacrement, p.....	Orme—Elm.....	300	
	Très St-Sacrement, p.....	Frêne—Ash.....	300	
	Très St-Sacrement, p.....	Peuplier—Poplar.....	800	
	St-Malachie, p.....	Erable—Maple.....	200	
	St-Malachie, p.....	Orme—Elm.....	300	
	St-Malachie, p.....	Frêne—Ash.....	300	
St-Malachie, p.....	Peuplier—Poplar.....	800		
HUNTINGDON...	Godmanchester, c. (t).....	Erable—Maple.....	1218	
	Godmanchester, c. (t).....	Pommier—Apple tree.....	784	
	Godmanchester, c. (t).....	Bouleau—White Birch.....	242	
	Godmanchester, c. (t).....	Frêne—Ash.....	96	
	Godmanchester, c. (t).....	Orme—Elm.....	577	
	Godmanchester, c. (t).....	Peuplier—Poplar.....	74	
	Elgin, c. (t).....	Erable—Maple.....	90	
<b>LÉVIS-SHERBROOKE, via RICHMOND</b>				
MÉGANTIC.....	Somerset Sud.....	Pin—Pine.....	6	
	Somerset Nord.....	Peuplier—Poplar.....	12	
	Somerset Nord.....	Prunier—Plum tree.....	6	

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les propriétaires By the rate-payers

**LÉVIS-SHERBROOKE, via RICHMOND—(Suite—Con.)**

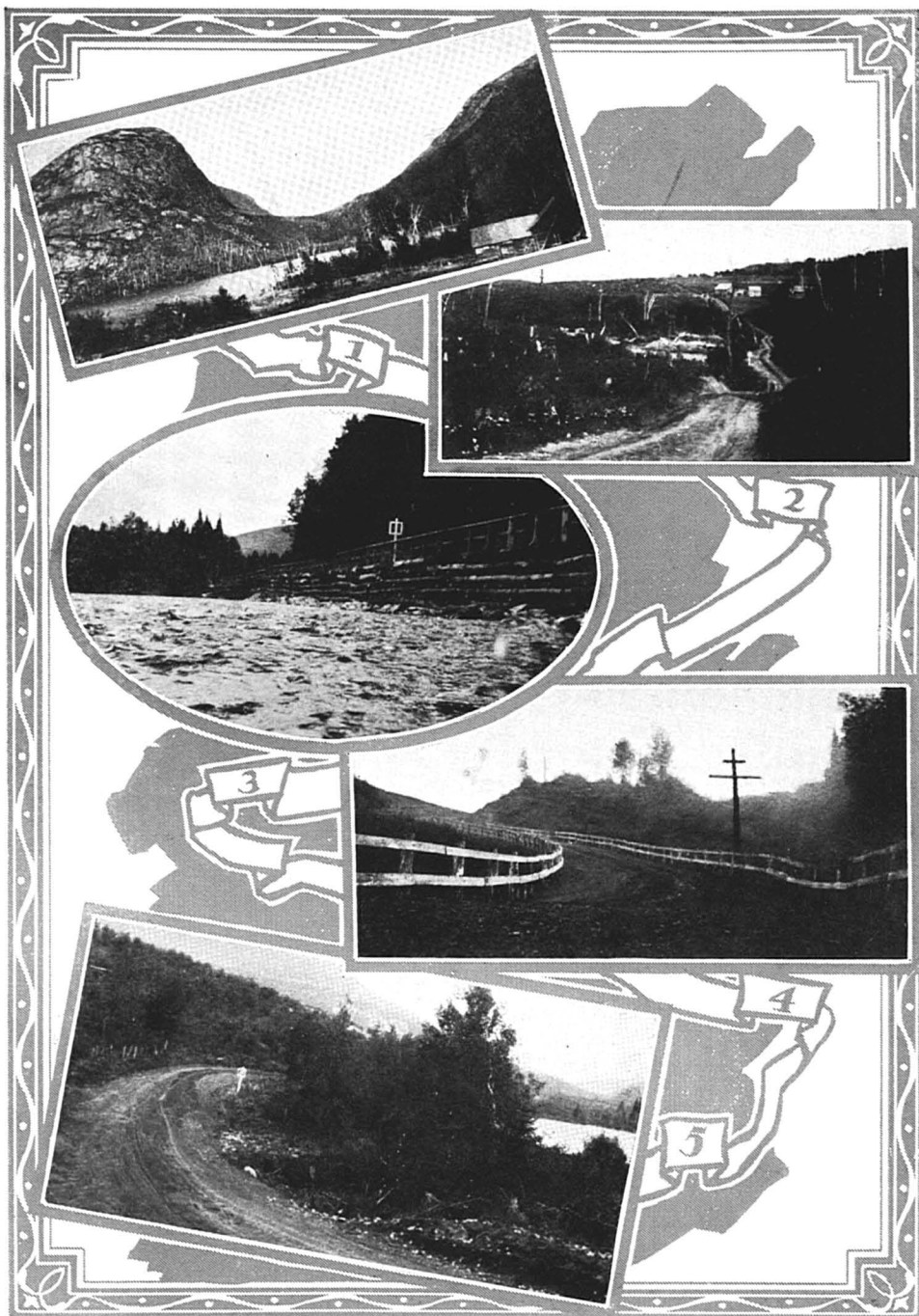
MÉGANTIC.....	Somerset Nord.....	Pommier—Apple tree.....	6	.....
	Ste-Anastasie-de-Nelson, p..	Pommier—Apple tree.....	12	.....
	Ste-Anastasie-de-Nelson, p...	Peuplier—Poplar...	349	.....
	Ste-Anastasie-de-Nelson, p...	Erable—Maple.....	405	.....
	Ste-Anastasie-de-Nelson, p...	Cormier—Mountain Ash.....	48	.....
	Ste-Anastasie-de-Nelson, p...	Frêne—Ash.....	100	.....
	Ste-Anastasie-de-Nelson, p...	Peuplier—Poplar...	10	.....
	Somerset Nord.....	Peuplier—Poplar...	505	.....
	Somerset Nord.....	Erable—Maple.....	210	.....
	Somerset Nord.....	Cormier—Mountain Ash.....	57	.....
	Somerset Nord.....	Frêne—Ash.....	40	.....
	Laurierville.....	Peuplier—Poplar...	46	.....
Laurierville.....	Frêne—Ash.....	36	.....	
LOTBINIÈRE.....	St-Octave-de-Dosquet, p..	Peuplier—Poplar...	625	.....
	St-Oct.-de-Dosquet, p.....	Orme—Elm.....	111	.....
	St-Oct.-de-Dosquet, p.....	Erable—Maple.....	380	.....
	St-Oct. de Dosquet, p.....	Cormier—Mountain Ash.....	48	.....

**BOULEVARD PERRON**

MATANE.....	Mont-Joli, v.....	Peuplier—Poplar...	20	.....
	Ste-Flavie, p.....	Peuplier—Poplar...	25	.....
	Ste-Angèle-de-Méridi, v..	Peuplier—Poplar...	100	.....
	Métis-sur-Mer, v.....	Peuplier—Poplar...	25	.....
	N.-D. Assomption McNider, p.....	Peuplier—Poplar...	125	.....
	N.-D. Assomption McNider, p.....	Pin-Pine.....	50	.....
	St-Ulric, v.....	Peuplier—Poplar...	24	.....
	St-Jérôme-de-Matane, p...	Peuplier—Poplar...	125	.....
	Ste-Félicité, p.....	Orme—Elm.....	50	.....
	Ste-Félicité, p.....	Peuplier—Poplar...	450	.....
Dalibaire, c. (t).....	Orme—Elm.....	24	.....	
Dalibaire, c. (t).....	Peuplier—Poplar...	14	.....	
Dalibaire, c. (t).....	Erable—Maple.....	12	.....	



COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les proprié- taires By the rate- payers
<b>BOULEVARD PERRON—(Suite—Con.)</b>				
MATAPÉDIA.....	Val-Brillant, v.....	Peuplier—Poplar.....	12	
	Ste-Florence, p.....	Peuplier—Poplar.....	40	
BONAVENTURE	Maria, c. (t).....	Orme—Elm.....	12	
	Maria, c. (t).....	Peuplier—Poplar.....	298	
	New-Carlisle, v.....	Pin—Pine.....	600	
	New-Carlisle, v.....	Peuplier—Poplar.....	500	
	New-Richmond.....	Peuplier—Poplar.....	18	
	St-Bonaventure-de-Hamilton.....	Peuplier—Poplar.....	182	
	St-Bonaventure-de-Hamilton, Erable—Maple.....		50	
GASPÉ.....	Cap-Chat.....	Pin—Pine.....	300	
	Cap-Chat.....	Erable—Maple.....	300	
	Cap-Chat.....	Peuplier—Poplar.....	300	
	Ste-Anne-des-Monts.....	Peuplier—Poplar.....	500	
	Mont-Louis.....	Peuplier—Poplar.....	100	
	St-Pierre—Malbaie, No 2.....	Peuplier—Poplar.....	40	
	Grande Rivière.....	Peuplier—Poplar.....	111	
	Ste-Adélaïde-de-Pabos.....	Peuplier—Poplar.....	15	
<b>MONTREAL-ST. ALBANS</b>				
MISSISQUOI.....	St-Pierre-de-Vérone.....	Peuplier—Poplar.....	1000	
	St-Armand-Ouest.....	Peuplier—Poplar.....	737	70
<b>MONTREAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE</b>				
LAVAL.....	Ste-Dorothée, p.....	Peuplier—Poplar.....	400	
	Ste-Dorothée, p.....	Orme—Elm.....	200	
	Ste-Dorothée, p.....	Erable—Maple.....	200	
	Ste-Rose, p.....	Peuplier—Poplar.....	63	
	Ste-Rose, p.....	Orme—Elm.....	32	
	Ste-Rose, p.....	Erable—Maple.....	31	
DEUX-MONTAGNES.....	St-Eustache, v.....	Peuplier—Poplar.....		10
PAPINEAU.....	Templeton, v.....	Peuplier—Poplar.....		12
	Templeton Est.....	Peuplier—Poplar.....		18
<b>RIVIÈRE-DU-LOUP-STE-FLAVIE</b>				
TÉMISCOUATA.....	St-J. Bte Ile Verte, p.....	Peuplier—Poplar.....		24
	Trois-Pistoles, p.....	Peuplier—Poplar.....		24



SAINT-SIMÉON-GRANDE-BAIE

1 et 2. Caractère du district, et chemin avant amélioration; 3. Section construite sur un quai; 4. Côte abaissée et mise en forme; 5. Mise en forme terminée sur 24 pieds de largeur.

1 and 2. Character of the district, and section of the road prior to improvement; 3. A section built on a wharf; 4. Hill re-graded and improved; 5. A section on which the levelling to 24 feet has been completed.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés. Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les propriétaires By the rate-payers

**RIVIÈRE-DU-LOUP-STE-FLAVIE—(Suite—Con.)**

RIMOUSKI.....	St-Fabien, p.....	Peuplier—Poplar.....	36	
	St-Fabien, p.....	Orme—Elm.....	12	
	Ste-Luce, p.....	Peuplier—Poplar.....	216	

**MONTREAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL**

LABELLE.....	Nominingue, v.....	Peuplier—Poplar...	200	
TERREBONNE.....	St-Janvier, p.....	Peuplier—Poplar.....	100	
	St-Jérôme, p.....	Peuplier—Poplar.....	20	
	Diverses municipalités.....	Peuplier—Poplar.....	750	
	Diverses municipalités.....	Orme—Elm.....	750	

**ROUEMONT-ST-HYACINTHE-DRUMMONDVILLE-TROIS-RIVIÈRES**

DRUMMOND.....	St-Cyrille, v.....	Orme—Elm.....	50	
	St-Cyrille, v.....	Peuplier—Poplar...	50	

**QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC**

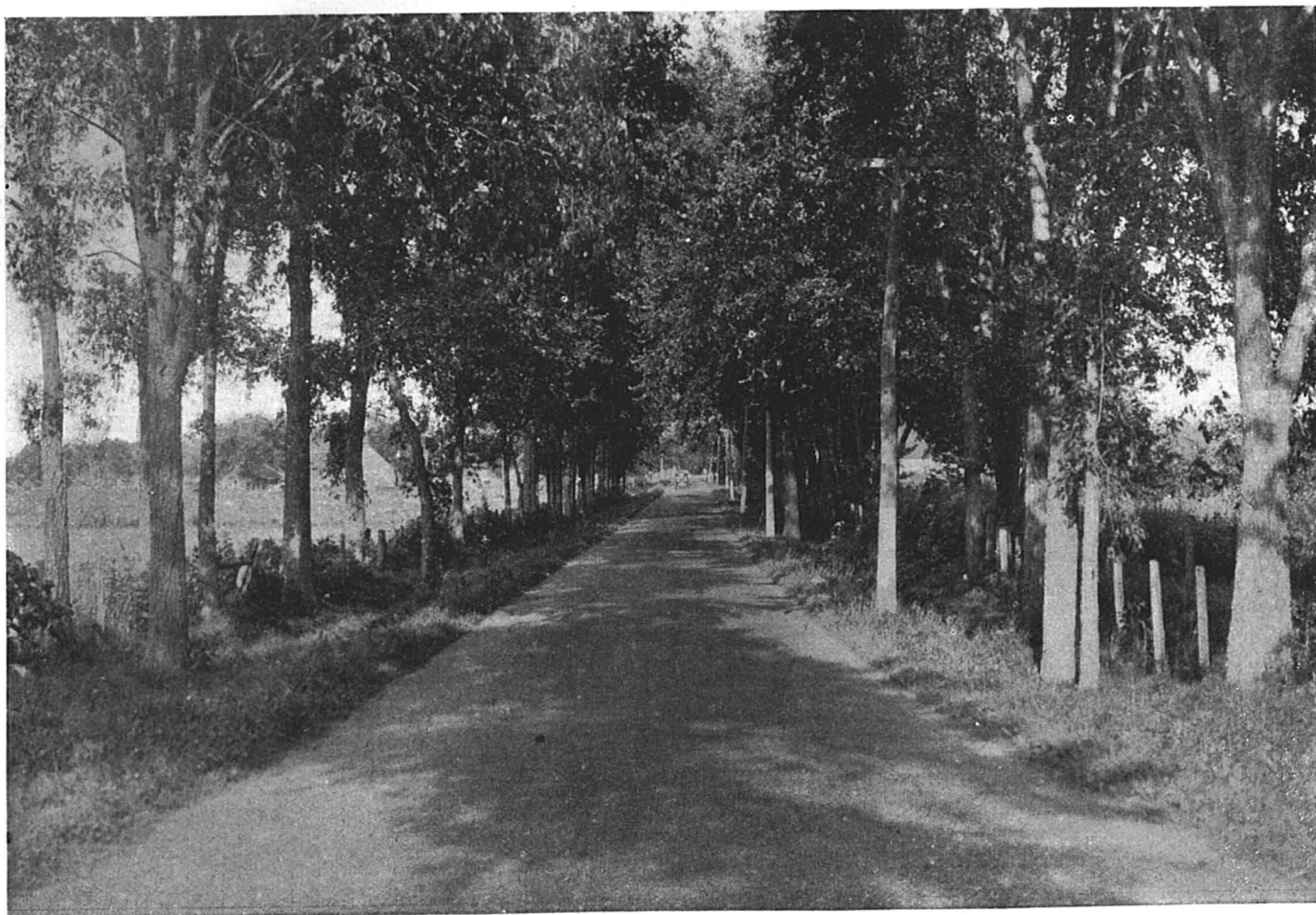
QUÉBEC.....	Giffard, v.....	Peuplier—Poplar.....	12	
	Beauport, ville.....	Peuplier—Poplar.....	100	
	Beauport Est.....	Peuplier—Poplar.....	22	
	St-Louis-de-Courville.....	Peuplier—Poplar.....	50	
	Charlesbourg, v.....	Erable—Maple.....	30	
	N.-D. des-Laurentides, p. ...	Erable—Maple.....	75	

MONTMORENCY..	Château-Richer, p.....	Peuplier—Poplar.....	44	
	Beaupré.....	Saule-Willow.....	2	
	Beaupré.....	Peuplier—Poplar.....	41	
	Ste-Anne-de-Beaupré, v.....	Peuplier—Poplar.....	26	
	Saint-Joachim, p.....	Peuplier—Poplar.....	42	
	L'Ange-Gardien, p.....	Orme—Elm.....	50	
	St-Jean-de-Boischâtel, v.....	Peuplier—Poplar.....	57	
	St-Jean-de-Boischâtel, v.....	Erable—Maple.....	2	
	St-Jean-de-Boischâtel, v.....	Pommier—Apple tree.....	2	
	St-Jean de Boischatel, v.....	Orme Elm.....	50	
	St Tite des Caps, p.....	Peuplier—Poplar.....	259	
	St Tite des Caps, p.....	Erable—Maple.....	301	

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés	
			Number of trees planted	
			Par le département	Par les propriétaires
			By the Département	By the rate-payers
<b>QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC (Suite-Con.)</b>				
CHARLEVOIX. . . . .	St Pierre et St Paul de-la-			
	Baie-St-Paul, p. . . . .	Peuplier—Poplar . . . . .	189	
	St-Pierre et St Paul de la			
	Baie St Paul, p. . . . .	Orme—Elm. . . . .	62	
	St-Pierre-et-St-Paul-de la-			
	Baie-St-Paul, p. . . . .	Prunier—Plum tree. . . . .	15	
	St-Pierre-et-St-Paul-de-la-			
	Baie-St-Paul, p. . . . .	Cerisier—Cherry tree. . . . .	6	
	Baie St Paul, v. . . . .	Peuplier—Poplar . . . . .	399	
	Baie St Paul, v. . . . .	Orme—Elm. . . . .	27	
	Rivière du Gouffre. . . . .	Peuplier—poplar . . . . .	116	
	Rivière-du-Gouffre. . . . .	Orme—Elm. . . . .	24	
	St-Urbain, p. . . . .	Pommier—Apple tree. . . . .	12	
	St-Hilarion, p. . . . .	Peuplier—Poplar . . . . .	100	
	St-Hilarion, p. . . . .	Orme—Elm. . . . .	100	
	St-Hilarion, p. . . . .	Erable—Maple. . . . .	100	
	St-Etienne-de-la-Malbaie, p.	Peuplier—Poplar . . . . .	12	
	Cap-à-l'Aigle, v. . . . .	Peuplier—Poplar . . . . .	54	
	Cap-à-l'Aigle, v. . . . .	Erable—Maple. . . . .	4	
	Cap-à-l'Aigle, v. . . . .	Orme—Elm. . . . .	4	
St-Fidèle, p. . . . .	Erable—Maple. . . . .	10		
St-Fidèle, p. . . . .	Peuplier—Poplar . . . . .	10		
St-Siméon, v. . . . .	Peuplier—Poplar . . . . .	85		
St Siméon, v. . . . .	Orme—Elm. . . . .	40		
St Siméon, p. . . . .	Erable—Maple. . . . .	35		
Diverses municipalités. . . . .	Peuplier—Poplar . . . . .	76		
Diverses municipalités. . . . .	Orme—Elm. . . . .	76		
Diverses municipalités. . . . .	Erable—Maple. . . . .	76		
LAC ST-JEAN. . . . .	St Joseph d'Alma, v. . . . .	Peuplier—Poplar . . . . .	25	
	St Joseph d'Alma, v. . . . .	Saule—Willow. . . . .	4	
	St Joseph d'Alma, v. . . . .	Tilleul—Lime tree. . . . .	5	
	St Joseph d'Alma, v. . . . .	Epinette—Spruce . . . . .	5	
	St Jcseph d'Alma, p. . . . .	Peuplier—Poplar . . . . .	25	
	St Joseph d'Alma, p. . . . .	Saule—Willow. . . . .	4	
	St Joseph d'Alma, p. . . . .	Tilleul—Lime tree. . . . .	5	
	St-Joseph d'Alma, p. . . . .	Epinette—Spruce . . . . .	5	
	St-Bruno, v. . . . .	Peuplier—Poplar . . . . .	15	
	St-Bruno, v. . . . .	Saule—Willow. . . . .	4	
St-Bruno, v. . . . .	Tilleul—Lime tree. . . . .	5		
St-Bruno, v. . . . .	Frêne—Ash. . . . .	5		

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés	
			Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les propriétaires By the rate-payers
<b>QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC—(Suite Con.)</b>				
LAC-JEAN	St-Bruno, p.	Peuplier—Poplar		25
	St-Bruno, p.	Saule—Willow		4
	St-Bruno, p.	Tilleul—Lime tree		5
	St-Bruno, p.	Frêne—Ash		5
	Ste-Croix	Peuplier—Poplar		15
	Ste-Croix	Saule—Willow		4
	Ste-Croix	Tilleul—Lime tree		2
	Ste-Croix	Frêne—Ash		2
	Ste-Croix	Epinette—Spruce		2
	Hébertville, sta.	Peuplier—Poplar		20
	Hébertville, sta.	Saule—Willow		5
	Hébertville, sta.	Tilleul—Lime tree		5
	Hébertville, sta.	Frêne—Ash		3
	Hébertville, sta.	Epinette—Spruce		5
	Hébertville, v.	Peuplier—Poplar		20
	Hébertville, v.	Saule—Willow		10
	Hébertville, v.	Tilleul—Lime tree		2
	Hébertville, v.	Frêne—Ash		5
	Hébertville, v.	Epinette—Spruce		5
	Hébertville, p.	Peuplier—Poplar		20
	Hébertville, p.	Saule—Willow		10
	Hébertville, p.	Tilleul—Willow		2
	Hébertville, p.	Frêne—Ash		5
	Hébertville, p.	Epinette—Spruce		5
	Roberval, ville.	Peuplier—Poplar		35
	Roberval, ville.	Saule—Willow		7
	Roberval, ville.	Tilleul—Lime tree		17
	Roberval, ville.	Frêne—Ash		2
	Roberval, ville.	Epinette—Spruce		12
	Roberval, p.	Peuplier—Poplar		27
	Roberval, p.	Saule—Willow		5
	Roberval, p.	Tilleul—Lime tree		12
	Roberval, p.	Frêne—Ash		2
	Roberval, p.	Epinette—Spruce		10
	Chambord	Peuplier—Poplar		125
	Chambord	Saule—Willow		4
	Chambord	Tilleul—Lime tree		5
	Chambord	Epinette—Spruce		5
	St-Prime, v.	Peuplier—Poplar		25
	St-Prime, v.	Saule—Willow		4
	St-Prime, v.	Tilleul—Lime tree		3
	St-Prime, v.	Frêne—Ash		3

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les propriétaires By the rate- payers
<b>QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC—(Suite—Con.)</b>				
LAC ST-JEAN.	St-Prime, v.	Epinette—Spruce	5	
	St-Prime, p.	Peuplier—Poplar	25	
	St-Prime, p.	Saule—Willow	4	
	St-Prime, p.	Tilleul—Lime tree	3	
	St-Prime, p.	Frêne—Ash	3	
	St-Prime, p.	Epinette—Spruce	5	
	St-Félicien, v.	Peuplier—Poplar	25	
	St-Félicien, v.	Saule—Willow	4	
	St-Félicien, v.	Tilleul—Lime tree	5	
	St-Félicien, v.	Epinette—Spruce	5	
	St-Félicien, p.	Peuplier—Poplar	25	
	St-Félicien, p.	Saule—Willow	5	
	St-Félicien, p.	Tilleul—Lime tree	5	
	St-Félicien, p.	Epinette—Spruce	10	
	Péribonka	Peuplier—Poplar	15	
	Péribonka	Saule—Willow	5	
	Péribonka	Epinette—Spruce	5	
	Normandin, c. (t)	Erable—Maple	14	
	Normandin, v.	Peuplier—Poplar	20	
	Normandin, v.	Saule—Willow	10	
	Normandin, v.	Tilleul—Lime tree	5	
	Normandin, v.	Frêne—Ash	5	
	Normandin, v.	Epinette—Spruce	10	
St-Jérôme, v.	Peuplier—Poplar	25		
St-Jérôme, v.	Saule—Willow	4		
St-Jérôme, v.	Tilleul—Lime tree	5		
St-Jérôme, v.	Frêne—Ash	3		
St-Jérôme, p.	Peuplier—Poplar	40		
St-Jérôme, p.	Saule—Willow	11		
St-Jérôme, p.	Tilleul—Lime tree	10		
St-Jérôme, p.	Frêne—Ash	8		
St-Jérôme, p.	Epinette—Spruce	3		
CHICOUTIMI.	Grande-Baie-Bagotville et Port-Alfred	Peuplier—Poplar	200	
	Grande-Baie-Bagotville et Port-Alfred	Orme—Elm	100	
	Grande-Baie-Bagotville et Port-Alfred	Frêne—Ash	100	
	Grande-Baie—Bagotville et Port-Alfred	Erable—Maple	50	
	Grande-Baie-Bagotville et Port-Alfred	Pin—Pine	25	



TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL  
Près de Sainte-Geneviève

AROUND THE ISLAND OF MONTREAL  
Approaching Sainte-Geneviève

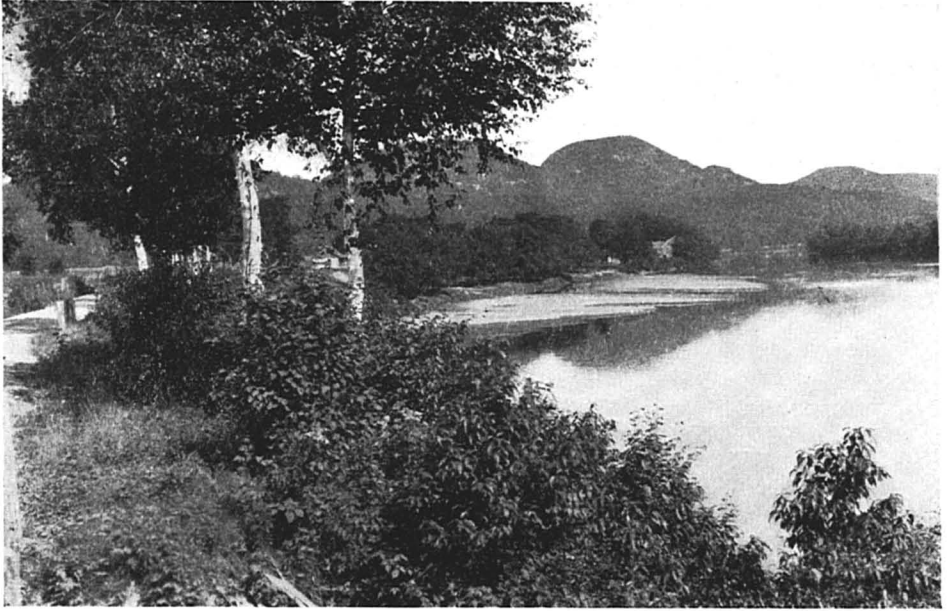
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés	
			Par le département By the Département	Par les propriétaires By the rate-payers
<b>QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC—(Suite—Con.)</b>				
CHICOUTIMI	Grande-Baie-Bagotville et Port-Alfred	Pommier—Apple tree		15
	Grande-Baie-Gagotville et Port-Alfred	Bouleau—White Birch		10
<b>TROIS-RIVIÈRES-LA TUQUE</b>				
CHAMPLAIN	Cap-de-la-Madeleine, ville	Peuplier—Poplar		100
	St-Louis-de-France, p.	Peuplier—Poplar		51
	Grand'Mère, ville	Peuplier—Poplar		50
ST-MAURICE	Ste-Flore, p.	Peuplier—Poplar		174
<b>VICTORIAVILLE-DRUMMONDVILLE</b>				
ARTHABASKA	Ste-Clotilde-de-Horton	Peuplier—Poplar		12
<b>LÉVIS-JACKMAN</b>				
DORCHESTER	St-Isidore, p.	Peuplier—Poplar		30
BEAUCE	St-François, p.	Peuplier—Poplar		15
	St-François	Erable—Maple		15
	Aubert-Gallion	Peuplier—Poplar		12
<b>ST-JEAN-PORT-JOLI-ST-PAMPHILE-ST-CAMILLE</b>				
L'ISLET	Tourville	Peuplier—Poplar		50
<b>SAINT-VALLIER-ST-CAMILLE-ST-GEORGES-MÉGANTIC</b>				
BELLECHASSE	St-Camille, p.	Peuplier—Poplar		100
	Saint-Raphael, p.	Peuplier—Poplar		60
MONTMAGNY	St-Juste-de-Bretenière, p.	Peuplier—Poplar		25
BEAUCE	Aubert-Gallion	Peuplier—Poplar		250
FRONTENAC	Risborough & P. Marlow, c. (t)	Peuplier—Poplar		150



COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les propriétaires rate- payers
<b>LÉVIS-SHERBROOKE, via BEAUCEVILLE</b>				
FRONTENAC.....	Lambton, p.....	Peuplier—Poplar...	.....	50
	Lambton, p.....	Bouleau—White Birch.....	.....	10
<b>LACHUTE-STE-AGATHE</b>				
ARGENTEUIL.....	Howard, c. (t).....	Peuplier—Poplar...	.....	50
<b>MONTREAL-ST-HYACINTHE-RICHMOND</b>				
BAGOT.....	Upton, v.....	Peuplier—Poplar...	.....	100
<b>TROIS-RIVIÈRES-WOBURN</b>				
WOLFE.....	Ham-Nord, c. (t).....	Erable—Maple.....	.....	119
	Ham-Nord, c. (t).....	Orme—Elm.....	.....	119
	Ham-Nord, c. (t).....	Peuplier—Poplar...	.....	119
<b>BEAUHARNOIS-ST-JEAN</b>				
NAPIERVILLE.....	St-Patrice-de-Sherrington...	Peuplier—Poplar...	.....	85
	St-Rémi, v.....	Peuplier—Poplar...	.....	11
	St-Michel.....	Peuplier—Poplar...	.....	71
	St-Cyprien-de-Léry.....	Peuplier—Poplar...	.....	36
	St-Edouard.....	Peuplier—Poplar...	.....	25
LAPRAIRIE.....	St-Isidore.....	Peuplier—Poplar...	.....	36
	St-Isidore.....	Erable—Maple.....	.....	2
<b>WATERLOO-NEWPORT</b>				
BROME.....	Potton, c. (t).....	Peuplier—Poplar...	.....	36
<b>ST-ROCH-CHAMBLY-ST-JEAN</b>				
VERCHÈRES.....	St-Ant. sur-Richelieu.....	Peuplier—Poplar...	.....	50
<b>JOLIETTE-L'ASSOMPTION</b>				
JOLIETTE.....	St-Paul, p.....	Peuplier—Poplar...	.....	350

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les propriétaires By the rate- payers
<b>BLACK LAKE-ST-PIERRE-LES-BECQUETS</b>				
MÉGANTIC.....	Black Lake.....	Peuplier—Poplar...	24	.....
	N.-D. de-Lourdes.....	Peuplier—Poplar...	25	.....
<b>IBERVILLE-FARNHAM-FRELIGHSBURG</b>				
IBERVILLE.....	St-Athanase.....	Peuplier—Poplar...	333	.....
	St-Grégoire.....	Peuplier—Poplar... Pommier—Apple tree.....	913 312	.....
MISSISQUOI.....	Farnham Ouest, c. (t).....	Peuplier—Poplar... Pommier—Apple tree.....	312 204	.....
	Ste-Sabine.....	Peuplier—Poplar... Pommier—Apple tree.....	569 492	.....
	Notre-Dame-de-Stanbridge.	Peuplier—Poplar...	57	.....
	Notre-Dame-de-Stanbridge.	Pommier—Apple tree.....	88	.....
	St-Ignace-de-Stanbridge....	Peuplier—Poplar...	29	.....
	St-Ignace-de-Stanbridge....	Pommier—Apple tree.....	467	.....
	Bedford, c. (t).....	Peuplier—Poplar...	82	.....
	Bedford, c. (t).....	Pommier—Apple tree.....	266	.....
<b>LAPRAIRIE-HEMMINGFORD</b>				
LAPRAIRIE.....	St-Mathieu.....	Peuplier—Poplar...	260	.....
NAPIERVILLE.....	St-Edouard.....	Peuplier—Poplar...	120	.....
	Sherrington.....	Peuplier—Poplar...	210	.....
TOTAL.....			25,769	16,640
GRAND TOTAL.....			42,409	

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les propriétaires By the rate- payers
<b>CHEMINS SECONDAIRES SECONDARY HIGHWAYS</b>				
ARTHABASKA	Ste-Clothilde-de-Horton	Peuplier—Poplar	150	
BEAUCE	Metgermette-Nord, c. (t)	Peuplier—Poplar	110	
	Saint-Frédéric, p.	Peuplier—Poplar	15	
	Saint-Séverin, p.	Peuplier—Poplar	25	
BELLECHASSE	La Durantaye, p.	Peuplier—Poplar	50	
	St-Gervais, p.	Peuplier—Poplar	50	
	St-Charles, p.	Peuplier—Poplar	130	
	La Durantaye, p.	Peuplier—Poplar	25	
	Saint-Michel, p.	Peuplier—Poplar	15	
	Saint-Lazarre, p.	Peuplier—Poplar	25	
	Saint-Lazare, p.	Pommier—Apple tree	25	
	Sainte-Sabine	Orme—Elm	50	
BONAVENTURE	Maria Capes	Peuplier—Poplar	6	
	St-Jules-de-Maria	Peuplier—Poplars	5	
	Grand-Cascapédia	Peuplier—Poplar	20	
CHAMBLY	Greenfield Park	Peuplier—Poplar	100	
CHAMPLAIN	St-Narcisse, p.	Peuplier—Poplar	6	
	St-Tite, p.	Peuplier—Poplar	150	
CHARLEVOIX	St-Pierre-et-St-Paul-de-la- Baie St-Paul, p.	Peuplier—Poplar	50	
	Baie St-Paul, v.	Orme—Elm	75	
	Baie St-Paul, v.	Peuplier—Poplar	237	
	St-Urbain, p.	Peuplier—Poplar	11	
	St-Urbain, p.	Orme—Elm	2	
	St-Irénée	Peuplier—Poplar	50	
	Les Eboulements	Peuplier—Poplar	160	
	Pointe-au-Pic, v.	Peuplier—Poplar	50	
	La Malbaie, v.	Peuplier—Poplar	150	
	St-Siméon, v.	Peuplier—Poplar	15	
	St-Siméon, v.	Erable—Maple	15	
St-Siméon, v.	Orme—Elm	10		
	St-Louis-de-l'Île-aux-Coudres	Peuplier—Poplar	40	
CHATEAUGUAY	St-Chrysostôme, p.	Peuplier—Poplar	78	
	Ste-Martine, p.	Peuplier—Poplar	15	



MONTREAL-MONT-LAURIER

Près de la Conception

Near La Conception



TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

AROUND THE ISLAND OF MONTREAL

Senneville

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les propriétaires By the rate-payers
CHICOUTIMI.....	St-Honoré.....	Peuplier—Poplar.....	100	
	Bagotville.....	Peuplier—Poplar.....	25	
DEUX-MONTAGNES	St-Joseph-du-Lac.....	Pine—Pin.....	12	
DORCHESTER.....	Watford-Ouest, c. (t).....	Orme—Elm.....	12	
	Saint-Luc, p.....	Pommier—Apple tree.....	25	
	St-Luc, p.....	Peuplier—Poplar.....	50	
FRONTENAC.....	Mégantic ville.....	Peuplier—Poplar.....	50	
	Mégantic, ville.....	Orme—Elm.....	50	
GASPÉ.....	Gaspé, v.....	Orme—Elm.....	70	
	Gaspé, v.....	Peuplier—Poplar.....	30	
IBERVILLE.....	Iberville, ville.....	Peuplier—Poplar.....	200	
	St-Sébastien, p.....	Peuplier—Poplar.....	68	
	St-Georges Henryville, p.....	Peuplier—Poplar.....	25	
	St-Athanase, p.....	Peuplier—Poplar.....	150	
	St-Grégoire, p.....	Peuplier—Poplar.....	36	
JOLIETTE.....	Ste-Elizabeth, p.....	Peuplier—Poplar.....	30	
	Sacré-Cœur-de-Jésus-de Crabtree-Mills.....	Peuplier—Poplar.....	230	
LABELLE.....	L'Annonciation, v.....	Peuplier—Poplar.....	300	
	Labelle, v.....	Peuplier—Poplar.....	100	
LAC ST-JEAN.....	Lac Bouchette.....	Peuplier—Poplar.....	50	
	St-Gédéon, p.....	Peuplier—Poplar.....	15	
	St-Gédéon, p.....	Saule—Willow.....	4	
	St-Gédéon, p.....	Frêne—Ash.....	2	
	St-Gédéon, p.....	Epinette—Spruce ..	5	
	St-Gédéon, v.....	Peuplier—Poplar.....	15	
	St-Gédéon, v.....	Saule—Willow.....	2	
	St-Gédéon, v.....	Tilleul—Lime-tree..	2	
	St-Gédéon, v.....	Epinette—Spruce ..	5	
	St-Hedwidge.....	Peuplier—Poplar.....	15	
	St-Hedwidge.....	Saule—Willow.....	4	
	St-Hedwidge.....	Tilleul—Lime tree..	2	
	St-Hedwidge.....	Frêne—Ash.....	2	
St-Hedwidge.....	Epinette—Spruce ..	3		

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés — Number of trees planted	
			Par le département — By the Department	Par les propriétaires — By the rate-payers
LAPRAIRIE.....	St-Isidore, p.....	Peuplier—Poplar.....	159	
	St-Isidore, p.....	Bouleau—White Birch.....	2	
	St-Philippe, p.....	Peuplier—Poplar.....	8	
	Laprairie, p.....	Peuplier—Poplar.....	32	
	Laprairie, p.....	Maronniers—Chest- nut tree.....	2	
	Laprairie, p.....	Erable—Maple.....	2	
	St-Constant.....	Peuplier—Poplar.....	40	
L'ASSOMPTION....	De Repentigny, p.....	Peuplier—Poplar.....	20	
LÉVIS.....	St-Romuald, p.....	Orme—Elm.....	50	
	Saint-Henri, p.....	Orme—Elm.....	12	
	Saint-Henri, v.....	Peuplier—Poplar.....	6	
	Bienville, m.....	Peuplier—Poplar.....	12	
	Lauzon, ville.....	Peuplier—Poplar.....	6	
	Lauzon, ville.....	Orme—Elm.....	6	
L'ISLET.....	St-Eugène.....	Peuplier—Poplar.....	20	
MATANE.....	St-Joseph-de-Lepage, p.....	Peuplier—Poplar.....	6	
	St-Joseph-de-Lepage, p.....	Erable—Maple.....	6	
	Ste-Flavie, p.....	Peuplier—Poplar.....	25	
MÉGANTIC.....	St-Pierre-Baptiste, p.....	Peuplier—Poplar.....	12	
MISSISQUOI.....	Notre-Dame-de-Stanbridge.	Peuplier—Poplar.....	150	
MONTMAGNY.....	Cap-St-Ignace, p.....	Erable—Maple.....	15	
	Cap-St-Ignace, p.....	Peuplier—Poplar.....	10	
	Montmagny, p (St-Thomas)	Peuplier—Poplar.....	50	
	Berthier, p.....	Peuplier—Poplar.....	12	
	Saint-Juste-de-Bretonnière.	Peuplier—Poplar.....	100	
	Saint-Juste-de-Bretonnière.	Erable—Maple.....	25	
	St-François, p.....	Peuplier—Poplar.....	8	
	St-François, p.....	Pommier—Apple tree.....	10	
MONTMORENCY....	St-Pierre, I.O., p.....	Peuplier—Poplar.....	82	
	St-Pierre, I. O., p.....	Pommier—Apple tree.....	60	
	St-Laurent, I. O.....	Pommier—Apple tree.....	30	
	St-Jean-de-Boischatel, v.....	Peuplier—Poplar.....	75	
	St-Joachim.....	Peuplier—Poplar.....	38	

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les proprié- taires By the rate- payers
NAPIERVILLE.	St-Rémi, p.	Peuplier—Poplar		75
	St-Rémi, v.	Peuplier—Poplar		2
	St-Rémi, v.	Orme-Elm.		6
	St-Michel, p.	Peuplier—Poplar		93
	St-Cyprien-de-Léry, p.	Peuplier—Poplar		32
	St-Edouard, p.	Peuplier—Poplar		63
PORTNEUF.	St-Patrice-de-Sherrington.	Peuplier—Poplar		12
	Pont-Rouge, v.	Peuplier—Poplar	36	200
	St-Casimir, p.	Peuplier—Poplar		24
	Portneuf, p.	Peuplier—Poplar	70	
	Montauban, v.	Peuplier—Poplar		50
QUÉBEC.	Montauban, v.	Maple—Erable.		50
	Beauport, p.	Peuplier—Poplar		30
	Beauport, p.	Orme—Elm.		10
	Beauport, p.	Erable—Maple.		30
	Montmorency, v.	Peuplier—Poplar		205
	Montmorency, v.	Orme—Elm.		25
	Montmorency, v.	Erable—Maple.		25
	Montmorency, v.	Pommier—Apple tree.		15
	St-Dunstan-du-lac-Beauport, p.	Peuplier—Poplar		12
	Cap-Rouge, p.	Peuplier—Poplar		100
RICHELIEU.	Charlesbourg, v.	Peuplier—Poplar	70	39
	St-Robert.	Peuplier—Poplar		12
RIMOUSKI.	Luceville, v.	Peuplier—Poplar		100
	St-Anaclet, p.	Peuplier—Poplar		25
	St-Donat, p.	Peuplier—Poplar		12
ST-JEAN.	L'Acadie.	Peuplier—Poplar		24
TÉMISCOUATA.	Rivière-du-Loup, ville.	Peuplier—Poplar		18
	Rivière-du-Loup, ville.	Pommier—Apple tree.		10
	Rivière-du-Loup, p.	Peuplier—Poplar		18
TERREBONNE.	St-Janvier, p.	Peuplier—Poplar		100
VERCHÈRES.	Ste-Théodosie.	Peuplier—Poplar		145

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Département	Par les propriétaires By the rate-payers
YAMASKA.....	La Visitation.....	Peuplier—Poplar.....		50
	Notre-Dame-de-Pierreville, p	Orme—Elm.....		50
	Notre-Dame-de-Pierreville, p	Erable—Maple.....		75
TOTAL.....			1,091	5,517
GRAND TOTAL.....			6,608	

## SOMMAIRE—SUMMARY

Nombre d'arbres plantés par le département Quantity of trees planted by the department	}	26,860
Nombre d'arbres plantés par les particuliers Quantity of trees planted by the rate payers		
TOTAL.....		49,017



SOMMAIRE DES DIFFÉRENTES VARIÉTÉS D'ARBRES PLANTÉS DEPUIS 1922

18

SUMMARY OF THE VARIOUS KINDS OF TREES PLANTED SINCE 1922

VARIÉTÉ KIND OF TREES	Année—Year							
	1922-23	1924	1925	1926	1927	1928	1929	Total
Erable—Maple.....	1,496	3,060	1,264	3,059	12,908	8,408	7,240	37,435
Peuplier—Poplar.....	1,382	7,524	4,958	6,895	21,719	18,896	29,051	90,425
Orme—Elm.....	150	5,161	3,216	2,112	4,037	3,612	4,611	22,899
Tilleul—Bass-Wood.....	.....	348	.....	48	244	.....	105	745
Merisier—Birch.....	.....	83	84	12	273	33	.....	485
Hêtre—Beech.....	.....	13	.....	12	156	15	.....	196
Pin—Pine.....	936	16	7	.....	286	734	993	2,972
Frêne—Ash.....	304	94	157	185	1,097	202	2,747	4,786
Aune—Alder.....	25	4	.....	.....	.....	.....	.....	29
Bouleau—White-Birch.....	153	84	3	16	4,067	128	274	4,725
Chêne—Oak.....	.....	15	.....	.....	101	239	.....	355
Noyer—Butter-Nut.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	3
Sorbier—Mountain-Ash.....	83	.....	77	.....	737	50	254	1,201
Pommier—Apple-Tree.....	.....	.....	5,191	5,148	13,562	6,793	3,031	33,725
Mélèze—Tamarak.....	807	2	100	.....	400	.....	.....	1,309
Liard—Cotton-Wood.....	.....	.....	.....	.....	35	.....	.....	35
Tremble—Aspen.....	.....	.....	.....	.....	5,538	113	.....	5,651
Ostryer—Iron-Wood.....	.....	.....	.....	.....	257	.....	.....	257
Plaine—Soft-Maple.....	.....	.....	.....	.....	773	452	.....	1,225
Cèdre—Cedar.....	.....	.....	.....	.....	20	20	80	120
Prunier—Canada Plum.....	.....	.....	.....	.....	109	.....	21	130
Acacia—Acacia.....	.....	.....	.....	.....	41	.....	.....	41

Saule—Willow.....	.....	.....	.....	.....	10	386	480	876
Epinette—Spruce.....	.....	.....	.....	.....	.....	434	122	556
Sapin—Fir.....	.....	.....	.....	.....	.....	338	.....	338
Noisetier—Nut-Trees.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	.....	11
Marronnier—Chesnut-tree.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	2
Cerisier—Cherry-tree.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	6
Total.....	5,336	16,407	15,057	17,487	66,370	40,864	49,017	210,538

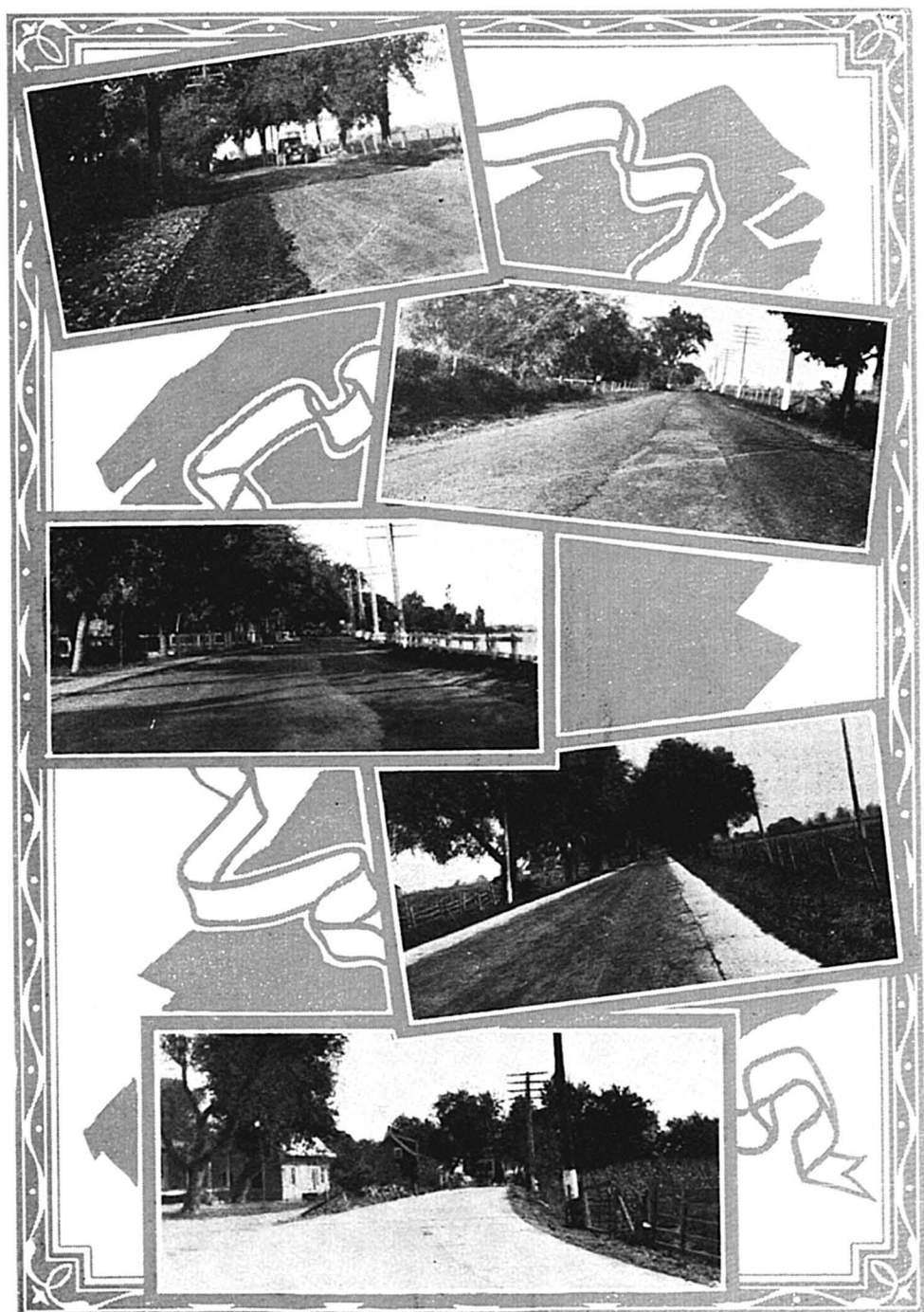
CHAUX—LIME

Chaux fournie pour le blanchissage des maisons, granges et dépendances.

Lime supplied for whitewashing, houses, barns and outbuildings.

MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres	MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres
MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds	MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds
<b>ABITIBI</b>		<b>ARTHABASKA—Suite</b>	
La Reine, v.....	2,600	St-Christophe, p.....	1,200
Dupuy.....	400	Victoriaville, v.....	1,000
La Sarre, c.....	800	Arthabaska, v.....	4,200
Colombourg, c.....	3,400	St-Valère-de-Bulstrode, p..	11,000
Macamic, v.....	6,800	Stanford, c. (t).....	3,200
Authier.....	2,200	Chester Ouest.....	5,200
Languedoc.....	800	St-Paul-de-Chester.....	850
Privat, c.....	2,200	St-Norbert.....	200
Launay, c.....	2,400	Chesterville.....	680
Vilmontel.....	1,400		
Amos, ville.....	5,800		36,830
Landrienne, c.....	2,800	<b>BAGOT</b>	
Barraute.....	3,000	St-Dominique, p.....	3,300
Belcourt.....	1,600	Ste-Christine, p.....	5,700
Senneterre, c.....	1,200	Ste-Rosalie, p.....	8,850
	37,400	St-Simon, p.....	2,300
		St-André, p.....	3,500
			23,650
<b>ARGENTEUIL</b>		<b>BEAUCE</b>	
St-André, p.....	5,400	Beauceville.....	17,500
Lachute, ville.....	4,200	Notre-Dame-des-Pins.....	8,600
Pointe-au-Chêne.....	6,200	St-Joseph, p.....	9,600
Grenville, v.....	3,800	Beauce Jonction.....	6,000
St-Philippe.....	7,000	Ste-Marie, p.....	9,200
	26,600	St-Côme, p.....	22,600
		St-Théophile, p.....	3,900
		St-Georges, p.....	16,400
			93,800
<b>ARTHABASKA</b>			
Ste-Victoire, p.....	5,800		
St-Albert-de-Warwick, p..	3,400		
Princeville, v.....	100		

MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres	MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres
MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds	MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds
<b>BELLECHASSE</b>		<b>BROME</b>	
St-Camille, p.....	12,000	Eastman, c. (t).....	2,100
St-Michel, p.....	30,065	Foster, v.....	700
St-Cajétan d'Armagh, p...	2,520	Knowlton.....	5,425
St-Magloire, p.....	2,860	Bolton Sud.....	2,550
St-Vallier, p.....	2,920	Mansonville.....	4,350
St-Charles, p.....	5,040	Brome, c. (t).....	3,500
St-Etienne-de-Beaumont, p	2,760		
	59,165		18,625
<b>BERTHIER</b>		<b>CHAMBLY</b>	
St-Cuthbert, p.....	4,550	Longueuil.....	2,235
Lanoraie, p (St-Joseph)...	10,250	St-Hubert, p.....	5,714
Ste-Geneviève-de-Berthier		Chambly.....	375
p.....	6,400	St-Antoine, p.....	3,681
St-Viateur, p.....	2,750	Boucherville, v.....	3,558
Lavaltrie.....	6,050	St-Basile, p.....	11,910
St-Barthélémy, p.....	7,250	St-Bruno.....	1,581
	37,250		29,054
<b>BONAVENTURE</b>		<b>CHAMPLAIN</b>	
St-Omer, p.....	1,975	Ste-Anne-de-la-Pérade, p..	8,650
St-Laurent-de-Matapédia,		Batiscan, p.....	10,700
p.....	1,475	Champlain, p.....	4,300
Restigouche Sud-Est.....	2,220	Champlain, v.....	510
St-Jean l'Evangeliste, p...	3,860	Ste-Marthe-du-Cap, p.....	1,700
New Richmond, p.....	20,000	N.-D.-du-Mont-Carmel, p.	500
Carleton, c (t).....	4,025	N.-D.-de-la-Présentation	
St-Godefroi, c. (t).....	3,300	d'Almaville.....	400
Escuminac.....	3,920		
Maria, c. (t).....	16,090		26,760
Port Daniel Est.....	4,800	<b>CHARLEVOIX</b>	
St-Bonaventure-de-Hamil-		Baie St-Paul, p.....	2,770
ton, p.....	4,960	Baie St-Paul, v.....	2,340
New Carlisle, v.....	3,680	Rivière-du-Gouffre.....	6,200
St-Charles-de-Caplan, p...	4,155	St-Hilarion, p.....	4,200
	74,460	Ste-Agnès, p.....	6,400
		St-Etienne-de-la-Malbaie,p	4,800
		St-Siméon, p.....	4,200



QUÉBEC-MONTRÉAL

Élargissements et corrections de bombement  
faits en 1929 en vue du revêtement permanent.

Widening the road and correcting the crown  
preliminary to laying a permanent pavement.

MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres	MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres
MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds	MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds
<b>CHARLEVOIX—Suite</b>		<b>DRUMMOND</b>	
St-Urbain, p. ....	400	St-Edouard, p. ....	3,375
St-Fidèle, p. ....	4,030	St-Germain, p. ....	9,975
Cap-à-l'Aigle. ....	3,000	Durham Sud, (south)....	3,290
	38,340	N.-D.-du-Bon-Conseil....	5,130
		L'Avenir. ....	2,400
		Wendover & Simpson....	2,800
			26,970
<b>CHICOUTIMI</b>		<b>GASPÉ</b>	
Chicoutimi, c. (t).....	10,600	Cap Chat. ....	10,303
	10,600	Ste-Anne-des-Monts, p. ...	9,411
		St-Joachim-de-Tourelle, p..	1,480
<b>COMPTON</b>		Duchesnay, c. (t).....	2,000
Eaton, c. (t).....	1,236	Mont Louis.....	600
Birchton, c. (t).....	780	Taschereau, c. (t).....	960
Cookshire, v. ....	685	Grande Vallée.....	1,000
East Angus, v. ....	803	Anse-aux-Griffon.....	1,600
Dudswell.....	1,200	Sydenham Sud.....	946
Weedon, c. (t).....	400	Anse-au-Cap.....	6,993
Weedon Centre.....	1,220	Grande Rivière.....	2,907
	6,324	Ste-Adelaide-de-Pabos....	1,824
		St-Pierre-de-la-Malbaie,	
		No 2.....	200
		Newport.....	2,876
			43,100
<b>DEUX-MONTAGNES</b>		<b>HULL</b>	
St-Augustin, p. ....	4,050	Templeton-Est.....	2,600
Ste-Scholastique.....	2,875		
St-Hermas, p. ....	6,600	<b>IBERVILLE</b>	
St-Placide, p. ....	3,080	Ste-Brigide, p. ....	2,600
Oka.....	5,125	St-Athanase, p. ....	2,600
St-Eustache.....	17,645	Ste-Anne-de-Sabrevois, p..	1,800
	39,375	St-Georges-de-Henryville,p	1,800
		St-Sébastien, p. ....	1,200
<b>DORCHESTER</b>		St-Grégoire, p. ....	1,800
St-Maxime-de-Scott, p. ...	25,400		11,800
St-Isidore, p. ....	25,000		
	50,400		

MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres	MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres
MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds	MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds
<b>JOLIETTE</b>		<b>L'ASSOMPTION</b>	
St-Paul, p. . . . .	18,515	Lachenaie. . . . .	4,325
St-Charles-Borromée p. . . . .	5,150	St-Paul-l'Ermitte, p. . . . .	900
St-Thomas. . . . .	15,725	L'Assomption. . . . .	600
	39,190	St-Sulpice. . . . .	16,800
		St-Roch, p. . . . .	1,500
<b>KAMOURASKA</b>		St-Roch-Ouest. . . . .	1,050
St-André. . . . .	5,667	St-Lin. . . . .	850
St-Pacôme. . . . .	10,823	Mascouche, p. . . . .	4,600
Rivière-Ouelle. . . . .	2,800		30,625
St-Philippe, p. . . . .	10,500	<b>LAVAL</b>	
St-Pascal. . . . .	24,017	Ste-Rose, p. . . . .	1,550
Ste-Hélène, p. . . . .	13,550		1,550
Ste-Anne. . . . .	16,333	<b>LÉVIS</b>	
	83,700	St-Henri, p. . . . .	3,000
		St-Etienne-de-Lauzon, p. . . . .	4,425
<b>LABELLE</b>		St-Nicolas, p. . . . .	9,400
Mont-Laurier. . . . .	3,000	St-Louis-de-Pintendre, p. . . . .	7,400
Ferme-Neuve. . . . .	5,843	St-Joseph-de-Lévis, p. . . . .	2,320
St-Jean-sur-Lac. . . . .	1,600		26,545
L'Annonciation. . . . .	2,000	<b>L'ISLET</b>	
La Conception. . . . .	200	Trois-Saumons. . . . .	2,467
	19,643	L'Islet. . . . .	14,533
		Bonsecours, v. . . . .	8,300
<b>LAC ST-JEAN</b>		St-Jean-Port-Joli. . . . .	14,000
Delisle, c. (t). . . . .	400	St-Roch-des-Aulnets. . . . .	20,100
	400		59,400
		<b>LOTBINIÈRE</b>	
<b>LAPRAIRIE</b>		St-Agapit, p. . . . .	6,650
Laprairie. . . . .	1,900	St-Gilles, p. . . . .	3,150
St-Isidore. . . . .	3,600	Deschaillons, v. . . . .	8,770
St-Jacques-le-Mineur. . . . .	600	Ste-Emélie, p. . . . .	1,400
St-Philippe, p. . . . .	1,100	Leclercville, v. . . . .	1,200
St-Mathieu, p. . . . .	600		
	7,800		

MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres	MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres
MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds	MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds
<b>LOTBINIÈRE—Suite</b>		<b>MÉGANTIC</b>	
Lotbinière, p. ....	10,800	Sacré-Cœur-de-Marie, p. . . .	9,000
Lotbinière, v. ....	4,400	Robertsonville. ....	2,000
Ste-Croix, p. ....	10,200	Coleraine. ....	2,600
St-Octave-de-Dosquet, p. . .	5,600	Somerset-Nord, c. (t) . . . .	5,550
St-Antoine-de-Tilly, p. ....	7,400	Laurierville, v. ....	700
	59,570	Somerset-Sud, c. (t) . . . . .	6,175
<b>MASKINONGÉ</b>		Plessisville, v. ....	275
St-Antoine-de-la-Riv.-du-		Halifax Nord, c. (t) . . . . .	400
Loup, p. ....	3,600	Ste-Anastasie-de Nelson, p	4,800
Maskinongé, p. ....	8,380		31,500
St-Louis-de-France, p. ....	100	<b>MISSISQUOI</b>	
	12,080	St-Pierre-de-Vérone, p. . . . .	1,000
<b>MATANE</b>		St-Thomas-de-Faucault . . . .	200
Dalibaire, c. (t) . . . . .	3,600	Bedford, c. (t) . . . . .	400
St-Octave-de-Métis, p. . . . .	3,800	Stanbridge, Est, c. (t) . . . .	600
Ste-Félicité, p. ....	9,600	Farnham Ouest, c. (t) . . . . .	400
Ste-Flavie, p. ....	2,800	Ste-Sabine, p. ....	1,000
Ste-Angèle-de-Mérici, p. . . .	6,600	N.-D.-de-Stanbridge, p. . . .	1,000
Mont Joli, v. ....	400		4,600
St-Joseph-de-Lepage, p. . . .	400	<b>MONTMAGNY</b>	
St-Jérôme-de-Matane, p. . . .	10,800	St-Thomas, p. ....	36,000
N.-D.-de-l'Assomption-de-		Berthier, p. ....	7,500
McNider, p. ....	3,375	Cap St-Ignace, p. ....	13,500
St-Ulric, p. ....	6,800		57,000
St-Ulric, v. ....	2,800	<b>MONTMORENCY</b>	
Romieux, c. (t) . . . . .	2,925	St-Jean, I. O., p. ....	3,200
Métis-sur-mer, v. ....	2,000	Ste-Famille, I. O., p. ....	1,600
	55,900	Château Richer, p. ....	14,070
<b>MATAPÉDIA</b>		St-Cassien-des-Caps, p. ....	900
Ste-Marie-de-Sayabec, p. . . .	7,500	St-Jean-de-Boischatel, v. . . .	6,455
Causapscal, p. ....	8,050	L'Ange-Gardien, p. ....	8,075
St-Moise, p. ....	15,200	Ste-Anne-de-Beaupré, p. . . .	8,325
Ste-Jeanne-d'Arc, p. ....	3,200	St-Joachim, p. ....	7,725
Ste-Florence, p. ....	2,180	St-Tite-des-Caps, p. ....	13,800
Val Brillant, v. ....	13,700		64,150
Lac-au-Saumon, v. ....	3,600		
	63,330		



MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres	MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres
MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds	MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds
<b>NAPIERVILLE</b>		<b>QUÉBEC</b>	
St-Patrice-de-Sherrington, p	240	Ancienne Lorette, p.....	7,000
<b>NICOLET</b>		Beauport, v.....	1,100
St-Samuel-de-Horton, p...	5,000	N.-D.-des-Laurentides, p..	2,700
Nicolet, p.....	4,800	Beauport Est.....	1,200
Ste-Gertrude, p.....	2,800	Ste-Foy, p.....	600
St-Grégoire.....	4,000	St-Louis-de-Courville.....	1,200
Ste-Eulalie, p.....	1,800	Giffard, v.....	600
St-Wenceslas, p.....	4,400	Stoneham, c. (t).....	800
St-Célestin.....	4,600	Charlesbourg, p.....	9,600
Annaville, v.....	200		24,800
St-Léonard, p.....	1,200	<b>RICHELIEU</b>	
Manseau, v.....	10,000	St-Pierre-de-Sorel, p.....	957
Gentilly, p.....	17,400	St-Robert, p.....	1,455
St-Pierre-les-Becquets.....	6,400	St-Ours.....	150
Bécancour.....	12,200		2,562
Ste-Angèle-de-Laval, p....	7,600	<b>RIMOUSKI</b>	
	82,400	Ste-Cécile-du-Bic, p.....	8,000
<b>PAPINEAU</b>		St-Fabien, p.....	12,120
Papineauville.....	5,000	N.-D.-du-Sacré-Cœur, p..	10,235
Plaisance.....	6,000	Ste-Luce, p.....	10,000
Thurso, v.....	3,000	Pointe-au-Père.....	8,500
Masson, v.....	1,800	Rimouski, v. (t).....	1,125
Angers, v.....	2,400	St-Germain, p.....	1,800
Montebello, v.....	600	St-Mathias-de-Cabano, p..	770
	18,800		52,550
<b>PORTNEUF</b>		<b>ROUVILLE</b>	
Pointe-aux-Trembles, p....	10,800	Ste-Marie-de-Monnoir, p..	1,200
Grondines, p.....	15,000	Ste-Angèle, p.....	1,600
Deschambault, p.....	4,400	St-Michel-de-Rougemont, p	2,400
Portneuf, v.....	6,600	St-Hilaire, p.....	2,800
Cap Santé, p.....	3,600	St-Mathias, p.....	5,200
Les Ecureuils, p.....	7,600		13,200
St-Augustin, p.....	11,000		
	59,000		



MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres	MUNICIPALITÉ	Quantité fournie en livres
MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds	MUNICIPALITY	Quantity supplied in pounds
<b>WOLFE</b>		<b>YAMASKA</b>	
St-Gérard, p. ....	4,000	St-Michel d'Yamaska, p. . .	4,550
Disraéli, p. ....	1,200	St-François-du-Lac, p. ....	2,600
Garthby. ....	4,280	St-Antoine-de-la-Baie-du-	
Ham Nord, p. ....	3,300	Febvre, p. ....	22,000
N.-D.-de-Ham, p. ....	400	Pierreville. ....	2,800
	13,180		31,950
		<b>GRAND TOTAL. . . .</b>	<b>1,815,672</b>

---

---

RECENSEMENT DE LA  
CIRCULATION

---

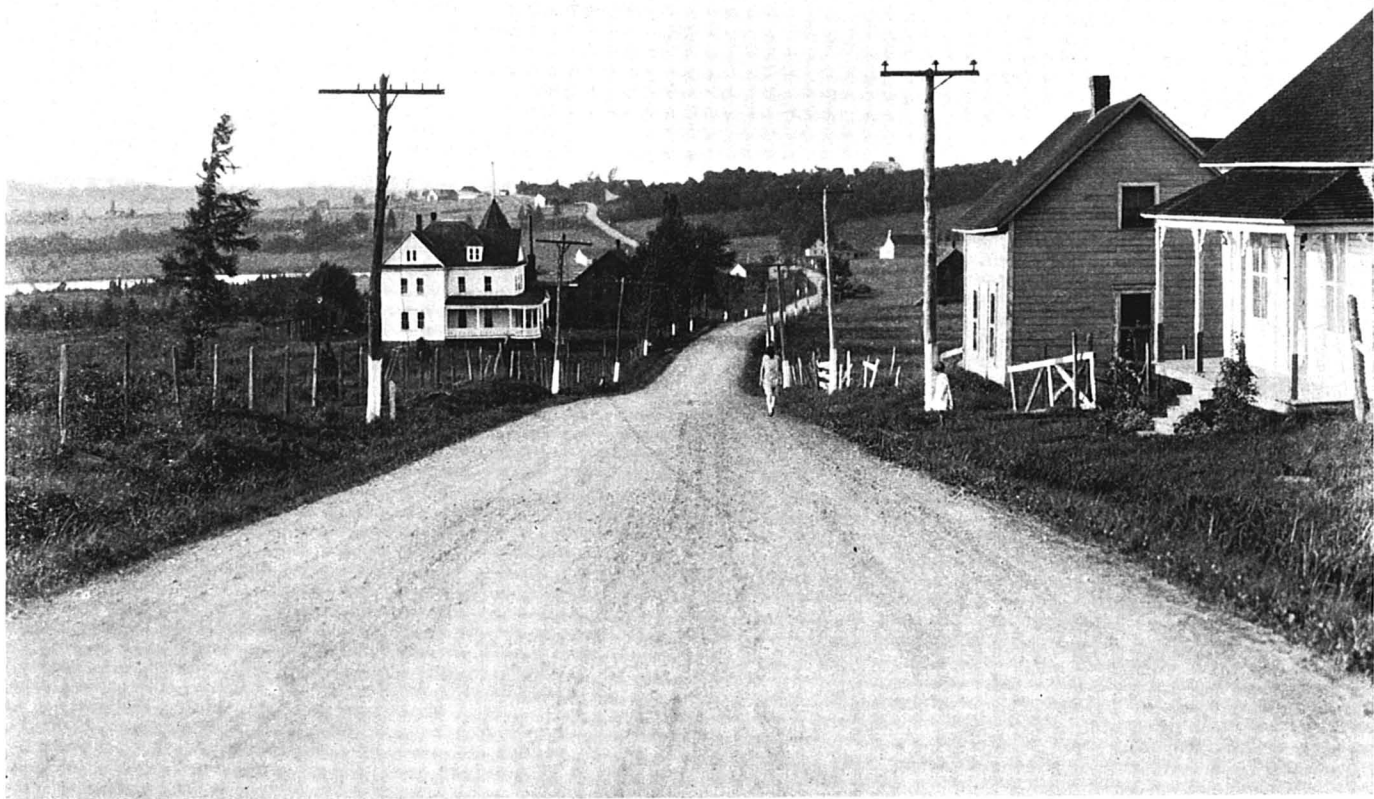
TRAFFIC CENSUS

---

---

**CHAPITRE XVII**  
**RECENSEMENT DE LA CIRCULATION**  
**1929**  
**CIRCULATIONS COMPARÉES**  
**1928-1929**  
**ROUTES PROVINCIALES ET RÉGIONALES**

<b>Tous les genres de véhicules par rapport à la circulation totale</b>				
GENRE DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1929	
	1928	1929	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autos de tourisme de Québec.....	649 soit 56.1%	739 soit 57.0%	+13.9%	+0.9%
Autos des autres provinces.....	100 " 8.6%	115 " 8.8%	+15.0%	+0.2%
Autos des Etats-Unis.....	187 " 16.2%	219 " 16.9%	+17.1%	+0.7%
Autobus.....	11 " 0.9%	11 " 0.8%	0.0%	-0.1%
Camions légers.....	37 " 3.2%	36 " 2.9%	-2.7%	-0.3%
Camions lourds.....	58 " 5.0%	78 " 6.0%	+34.5%	+1.0%
Motocyclettes.....	8 " 0.7%	7 " 0.6%	-12.5%	-0.1%
Voitures à un cheval.....	91 " 7.9%	75 " 5.8%	-17.6%	-2.1%
Voitures à deux chevaux.....	16 " 1.4%	16 " 1.2%	0.0%	-0.2%
	1157 " 100.0%	1296 " 100.0%	12.0%	



SHERBROOKE-BEAUCEVILLE  
Stornoway

CHAPTER XVII  
TRAFFIC CENSUS  
1929

COMPARED TRAFFIC

1928-1929

PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS

All kinds of vehicles compared with total traffic				
KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1929	
	1928	1929	Absolute	As regards total traffic
Touring cars, Quebec.....	649 or 56.1%	739 or 57.0%	+13.9%	+0.9%
Touring cars, other provinces.....	100 " 8.6%	115 " 8.8%	+15.0%	+0.2%
Touring cars, United States.....	187 " 16.2%	219 " 16.9%	+17.1%	+0.7%
Autobuses.....	11 " 0.9%	11 " 0.8%	0.0%	-0.1%
Light trucks.....	37 " 3.2%	36 " 2.9%	-2.7%	-0.3%
Heavy trucks.....	58 " 5.0%	78 " 6.0%	+34.5%	+1.0%
Motorcycles.....	8 " 0.7%	7 " 0.6%	-12.5%	-0.1%
One-horse carts.....	91 " 7.9%	75 " 5.8%	17.6%	-2.2%
Two-horse carts.....	16 " 1.4%	16 " 1.2%	0.0%	-0.2%
	1157 " 100.0%	1296 " 100.0%	12.0%	

## Autos de tourisme, autres véhicules autos et véhicules à traction animale, par rapport à la circulation totale

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1929	
	1928	1929	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autos de tourisme (toute provenance).....	936 soit 80.9%	1073 soit 82.8%	+14.6%	+1.9%
Autobus, Camions, Motocyclettes.....	114 " 9.9%	132 " 10.2%	15.8%	+0.3%
Véhicules à traction animale.....	107 " 9.2%	91 " 7.0%	-15.0%	-2.2%
	1157 " 100.0%	1296 " 100.0%	+12.0%	

## Composition de la circulation lourde

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1929	
	1928	1929	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autobus.....	11 soit 16.0%	11 soit 12.4%	0.0%	-3.6%
Camions lourds.....	58 " 84.0%	78 " 87.6%	+34.5%	+3.6%
	69 100.0%	89 100.0%	+29.0%	



**Touring Cars, other vehicles and horse-drawn vehicles, compared with total traffic**

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or decrease in 1929	
	1928	1929	Absolute	As regards total traffic
Touring cars, (all registrations).....	936 or 80.9%	1073 or 82.8%	+14.6%	+1.9%
Autobuses, trucks, motorcycles.....	114 " 9.9%	132 " 10.2%	+15.8%	+0.3%
Horse-drawn vehicles.....	107 " 9.2%	91 " 7.0%	-15.0%	-2.2%
	1157 " 100.0%	1296 " 100.0%	+12.0%	

**Heavy Traffic**

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1929	
	1928	1929	Absolute	As regards total traffic
Autobuses.....	11 or 16.0%	11 or 12.4%	0.0%	-3.6%
Heavy trucks.....	58 " 84.0%	78 " 87.6%	+34.5%	+3.6%
	69 " 100.0%	89 " 100.0%	+29.0%	

### Provenance des véhicules en regard de la circulation totale

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1929	
	1928	1929	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Véhicules de Québec (moteurs et autres).....	810 soit 75.2%	962 soit 74.2%	+10.6%	+1.0%
Véhicules des autres provinces (autos).....	100 " 8.6%	115 " 8.9%	+15.0%	+0.3%
Véhicules des États-Unis (Autos).....	187 " 16.2%	219 " 16.9%	+17.1%	+0.7%
	1157 " 100.0%	1296 " 100.0%	+12.0%	

### Provenance des automobiles de tourisme

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1929	
	1928	1929	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autos de la province de Québec.....	649 soit 69.3%	739 soit 68.9%	+13.9%	+0.4%
Autos des autres provinces.....	100 " 10.7%	115 " 10.7%	+15.0%	0.0%
Autos des États-Unis.....	187 " 20.0%	219 " 20.4%	+17.1%	+0.4%
	936 " 100.0%	1073 " 100.0%	+14.6%	

### Registration of all vehicles as compared with total traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1929	
	1928	1929	Absolute	As regards total traffic
Vehicles from Quebec.....	870 or 75.2%	962 or 74.2%	+10.6%	+1.0%
Vehicles from other provinces.....	100 " 8.6%	115 " 8.9%	+15.0%	+0.3%
Vehicles from the United States.....	187 " 16.2%	219 " 16.9%	+17.1%	+0.7%
	1157 " 100.0%	1296 " 100.0%	+12.0%	

### Registration of Touring Cars

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1929	
	1928	1929	Absolute	As regards total traffic
Quebec.....	649 or 69.3%	739 or 68.9%	+13.9%	+0.4
Other provinces.....	100 " 10.7%	115 " 10.7%	+15.0%	0.0%
United States.....	187 " 20.0%	219 " 20.4%	17.1%+	+0.4%
	936 " 100.0%	1073 " 100.0%	+14.6%	

**Véhicules automobiles et véhicules à traction animale par rapport à la circulation totale**

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1929	
	1928	1929	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Véhicules automobiles de tous genres.....	1050 soit 90.8%	1205 soit 93.0%	+14.8%	+2.2%
Véhicules à traction animale.....	107 " 9.2%	91 " 7.0%	-15.0%	-2.2%
	1157 " 100.0%	1296 " 100.0%	+12.0%	

**Circulation légère et circulation lourde en regard de la circulation totale**

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1929	
	1928	1929	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Circulation légère.....	1088 soit 94.0%	1207 soit 93.1%	+10.9%	+0.9%
Circulation lourde (Autobus et camions lourds)...	69 " 6.0%	89 " 6.9%	+29.0%	+0.9%
	1157 " 100.0%	1296 " 100.0%	+12.0%	

**Motor vehicles and Horse-drawn vehicles as compared with Total Traffic**

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1929	
	1928	1929	Absolute	As regards total traffic
All kinds of Motor Vehicles.....	1050 or 90.8%	1205 or 93.0%	+14.8%	+2.2%
Horse-drawn Vehicles.....	107 " 9.2%	91 " 7.0%	-15.0%	-2.2%
	1157 " 100.0%	1296 " 100.0%	+12.0%	

**Light Traffic and Heavy Traffic as compared with Total Traffic**

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1919	
	1928	1929	Absolute	As regards total traffic
Light traffic.....	1088 or 94.0%	1207 or 93.1%	+10.9%	+0.9%
Heavy traffic (autobuses and heavy trucks).....	69 " 6.0%	89 " 6.9%	+29.0%	+0.9%
	1157 " 100.0%	1296 " 100.0%	+12.0%	

Circulation lourde en regard de la circulation totale des véhicules automobiles				
GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1928	
	1928	1929	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Circulation lourde (Autobus et camions lourds)...	69 soit 6.6%	89 soit 7.4%	+29.0%	+0.8%
Circulation légère (Autres véhicules automobiles).	981 " 93.4%	1116 " 92.6%	+13.7%	+0.8%
	1050 " 100.0%	1205 " 100.0%	+14.7%	



Près de Longueuil

LÉVIS-FORT COVINGTON

Near Longueuil



TOUR DE LA GASPÉSIE

La baie de Port-Daniel, sur la baie des  
Chaleurs

AROUND GASPÉ PENINSULA

The bay of Port-Daniel, on Baie des  
Chaleurs

### Heavy Traffic as compared with the Total Traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1929	
	1928	1929	Absolute	As regards total traffic
Heavy traffic (autobuses and heavy trucks).....	69 or 6.6%	89 or 7.4%	+29.0%	+0.8%
Light traffic (other motor vehicles).....	981 " 93.4%	1116 " 92.6%	+13.7%	+0.8%
	1050 " 100.0%	1205 " 100.0%	+14.7%	



Ministère de la Voirie - Department of Highways  
QUÉBEC

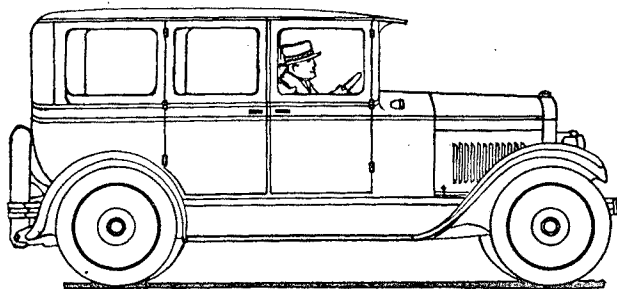
CIRCULATION MOYENNE SUR LES  
GRANDES ROUTES  
AVERAGE TRAFFIC ON MAIN HIGHWAYS

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION  
TRAFFIC CENSUS

1929.

Circulation moyenne  
sur 50 routes  
956 véhicules

Average daily traffic  
on 50 highways  
956 vehicles



AUTOMOBILES DE PROMENADE — TOURING CARS  
802 = 83.4%

La circulation des automobiles de promenade comprend celle des motocyclettes et des camions légers. Figures for touring cars include motorcycles and light trucks.



CIRCULATION LOURDE  
HEAVY TRAFFIC  
66 = 6.9%  
CAMIONS LOURDS  
ET AUTOBUS  
TRUCKS AND BUSES

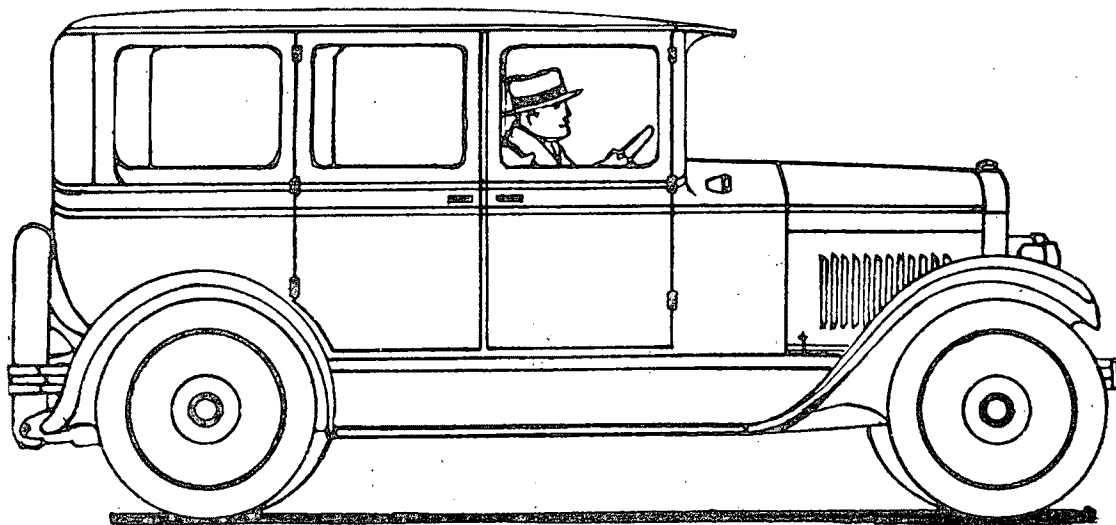


TRACTION ANIMALE  
HORSE-DRAWN  
TRAFFIC  
93 = 9.7%

Ministère de la Voirie - Department of Highways  
QUÉBEC  
MONTREAL - QUEBEC

Circulation des véhicules automobiles  
en 1920 et en 1929

Motor vehicle traffic in 1920  
and 1929



1929 = 2,646

1920 = 243

## RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

1929

Du jeudi matin, 1er août, au mercredi soir, 7 août

## TABLEAU COMPARATIF

Moyenne journalière de circulation observée sur chaque route durant les sept jours du recensement, comparée avec la moyenne observée en 1928.

## TRAFFIC CENSUS

1929

From Thursday morning, August 1, to Wednesday night, August 7

## COMPARATIVE TABLE

Average daily traffic observed on each highway for the seven days of the census, compared with the average observed in 1928.

No et nom de la route No. and Name of Highway	Année Year	Autos de promenade Touring Cars				Autres véhicules automobiles Other Motor Vehicles				Total	Pourcent. de l'augmentation Percentage of increase
		Québec	Autres Provinces	Other Provinces	États-Unis United States	Autobus	Camions Trucks	Motorcycles	Voitures à traction animale Horse drawn Vehicles		
Montréal Sherbrooke..	1928	1410	64	256	4	182	23	105	2044	} 12	
	1929	1581	57	297	15	233	18	92	2293		
Montréal Québec.....	1928	1412	105	729	19	148	23	99	2535	} 16	
	1929	1531	161	944	23	173	17	97	2946		
Lévis St- Lambert....	1928	592	17	74	19	69	31	104	906	} 3	
	1929	633	20	78	18	83	6	92	930		
Montréal- Malone.....	1928	781	32	290	3	130	4	195	1435	} -13	
	1929	670	17	327	4	103	6	121	1248		
Valley Jct.- Sherbrooke..	1928	268	4	165	3	23	2	64	529	} 66	
	1929	521	7	205	2	59	3	82	879		
Lévis- Rimouski...	1928	479	46	103	7	30	4	136	805	} 56	
	1929	879	79	138	15	83	5	58	1257		
Beauceville- Sherbrooke..	1928	631	10	167	2	61	3	131	1005	} -4	
	1929	635	6	149	...	83	2	93	968		
Montréal-Ot- tawa via Hull	1928	1448	328	40	48	258	13	81	2219	} -6	
	1929	1259	439	57	47	212	12	65	2091		
Edouard VII..	1928	965	26	1412	28	236	16	60	2743	} 22	
	1929	1132	56	1722	30	338	27	50	3355		

No et nom de la route No. and Name of Highway	Année Year	Autos de promenade Touring Cars					Autres véhicules automobiles Other Motor Vehicles					Total	Pourcent. de l'augmentation Percentage of increase	
		Québec	Autres Provinces	Other Provinces	États-Unis	United States	Autobus	Camions	Trucks	Motocyclettes	Motorcycles			Voitures à traction animale Horse drawn Vehicles
Lévis-Sherbrooke..	1928	576	8	124	2	47	2	131	890	} 1				
	1929	571	11	177	4	54	1	78	897					
Montréal-Mt-Laurier.....	1928	1081	29	32	14	113	10	76	1335	} 19				
	1929	1284	31	55	12	146	9	88	1625					
St-Hyacinthe-Rougemont..	1928	497	1	43	1	59	4	50	655	} 4				
	1929	517	1	51	1	70	2	39	681					
Sherbrooke-Derby Line..	1928	1205	24	597	2	121	4	58	2011	} 14				
	1929	1414	16	645	2	156	7	52	2292					
Montréal-Rouse's Point	1928	353	5	208	6	68	5	35	680	} 24				
	1929	401	12	301	10	91	6	23	844					
Québec-La Malbaie-St-Siméon.....	1928	909	50	443	20	223	12	127	1784	} 8				
	1929	959	66	500	18	254	6	122	1925					
Richmond-Yamaska....	1928	319	6	33	2	20	3	122	505	} 30				
	1929	420	2	45	2	60	2	126	657					
Hull-Aylmer.....	1928	729	1729	103	87	248	19	93	3008	} 3				
	1929	721	1881	115	84	224	34	35	3094					
Riv. du Loup-Edmundston	1928	155	93	85	2	32	2	107	476	} 12				
	1929	193	92	87	3	33	1	122	531					
Trois-Rivières-Gd.-Mère...	1928	1044	15	48	16	80	9	143	1355	} 14				
	1929	1150	16	54	17	194	9	104	1544					
Laprairie-Valleyfield..	1928	725	31	113	12	120	6	46	1053	} 31				
	1929	926	83	124	13	175	13	44	1378					
Sherbrooke Norton Mills	1928	382	3	305	2	65	2	84	843	} 8				
	1929	417	2	318	...	94	1	78	910					
Lévis-Jackman....	1928	451	8	406	5	55	5	166	1096	} 11				
	1929	548	6	422	4	75	3	163	1221					

No et nom de la route No. and Name of Highway	Année Year	Autos de promenade Touring Cars				Autres véhicules automobiles Other Motor Vehicles				Total	Pourcent. de l'augmentation Percentage of increase
		Québec	Autres Provinces	Etats-Unis	United States	Autobus	Camions	Trucks	Motocyclettes		
St-Georges-Lac-Frontière....	1928	63	0.9	4	2	3	0.3	23	97	13	
	1929	60	4	4	3	10	0.4	30	110		
St-Vallier-St-Camille..	1928	120	0.3	10	1	9	1	69	210	33	
	1929	152	1	17	2	20	1	87	280		
Lacolle Knowlton...	1928	1024	65	187	0.5	105	3	149	1533	7	
	1929	1219	19	211	1	92	3	102	1647		
Montréal-Riv. Beaudette...	1928	1953	633	788	35	242	33	77	3761	33	
	1929	2838	706	1036	50	296	35	55	5016		
Iberville-St-Albans.....	1928	804	6	512	3	115	6	111	1557	-9	
	1929	635	6	566	7	115	9	72	1410		
Hull-Wakefield.....	1928	301	593	33	30	92	7	42	1098	8	
	1929	271	739	43	24	96	5	13	1191		
St-Hyacinthe-Richmond....	1928	151	1	21	...	48	1	76	298	128	
	1929	517	1	51	1	70	2	38	680		
Victoriaville-Woburn.....	1928	216	3	38	0.6	23	0.3	61	343	-6	
	1929	202	2	43	...	32	1	41	321		
Beauharnois-St-Jean.....	1928	153	8	54	1	46	3	103	367	33	
	1929	223	14	44	1	76	7	123	488		
Drummondville-Annville.....	1928	302	2	49	6	52	3	121	535	13	
	1929	393	2	48	4	47	3	107	604		
Waterloo-Newport....	1928	361	13	191	1	29	2	28	626	12	
	1929	409	11	219	...	33	2	28	702		
Marieville-Cowansville.	1928	679	51	140	...	64	2	89	1025	18	
	1929	835	19	124	...	108	2	118	1207		
Victoriaville-St-Angèle...	1928	272	3	49	7	45	2	119	498	-16	
	1929	274	3	37	6	23	4	72	419		

No et nom de la route — No. and Name of Highway	Année — Year	Autos de promenade — Touring Cars				Autres véhicules automobiles — Other Motor Vehicles				Total	Pourcent. de l'augmentation — Percentage of increase
		Québec	Autres Provinces — Other Provinces	États-Unis — United States	Autobus — Autobuses	Camions — Trucks	Motocyclettes — Motorcycles	Voitures à traction animale — Horse drawn Vehicles			
Grande Baie St-Bruno....	1928	714	2	0.4	21	77	3	144	961	} -7	
	1929	633	2	3	13	90	1	148	890		
Tour du Lac St-Jean.....	1928	456	0.7	0.8	6	62	2	148	677	} -3	
	1929	409	5	4	4	65	4	167	658		
Ormstown- Valleyfield..	1928	563	13	59	...	161	2	295	1093	} -9	
	1929	543	9	72	...	123	2	238	988		
Vaudreuil- Pte Fortune.	1928	1065	416	274	5	153	14	260	2187	} 15	
	1929	1359	536	241	7	186	19	172	2520		
Montréal- Terrebonne..	1928	1181	18	11	21	225	37	120	1613	} 17	
	1929	1452	13	26	12	275	10	106	1894		
St-Constant- Hemmingford via Sherring- ton.....	1928	179	3	100	4	38	0.3	182	506	} 58	
	1929	470	7	107	6	62	1	145	798		
Montréal-Be- lœil via Mon- tée Sabourin.	1928	534	19	31	1	76	3	8	672	} -24	
	1929	367	14	45	2	28	2	3	510		
Charlesbourg- Loretteville..	1928	1131	7	49	32	126	9	214	1568	} 6	
	1929	1173	12	53	28	148	10	242	1666		
St-Hyacinthe- Belœil.....	1928	163	0.5	5	...	10	...	10	188	} 52	
	1929	253	...	6	...	14	0.1	12	285		
Danville- Marbleton..	1928	791	4	47	4	61	2	145	1054	} 8	
	1929	835	1	53	6	76	1	166	1138		
Moyenne par route pour 45 routes.....	1928	649	100	187	11	95	8	107	1157	} 12	
	1929	739	115	219	11	114	7	91	1296		

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

TRAFFIC CENSUS

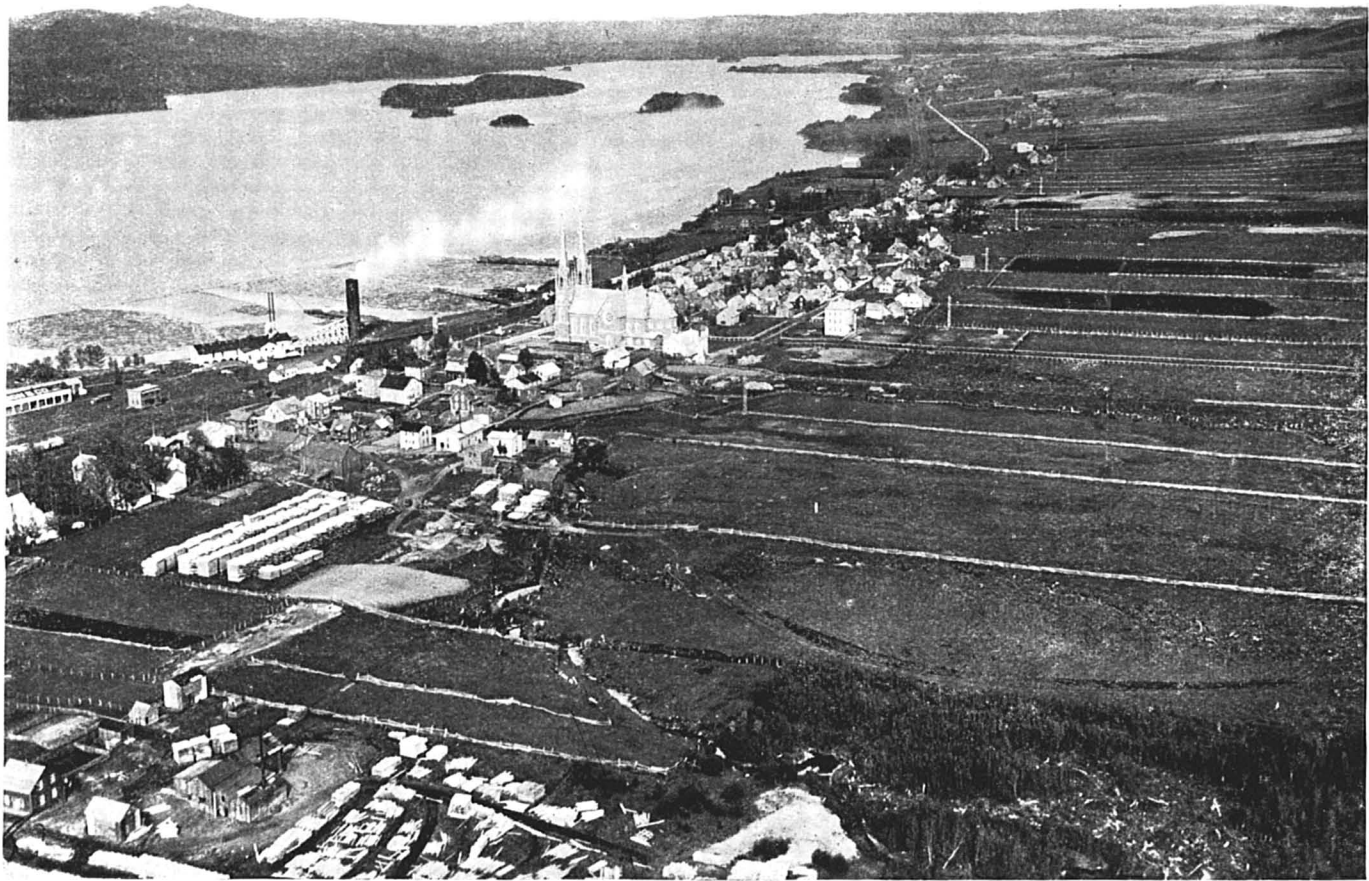
1929

1929

Moyenne journalière de circulation observée sur chaque route en 1929.

Average daily traffic observed on each highway in 1929.

No et Nom de la route No. and Name of highway	Autos de promenade Touring cars			Autres véhicules Other Motor Vehicles					Grand Total
	Québec Quebec	Autres Provinces Other Provinces	Etats-Unis U. S.	Autobus Auto-buses	Camions Légers Light	Trucks Lourds Heavy	Motocyclettes Motor-cycles	Voiture à traction animale Horse-drawn vehicles	
1. Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines Lévis.....	1183	40	251	10	36	129	12	91	1752
2. Edmundston-Riv.-du-Loup-Québec- Montréal-Toronto.....	1150	219	584	19	39	88	13	81	2193
3. Lévis-Fort Covington.....	671	41	98	14	38	73	8	63	1006
4. Montréal-Malone.....	670	17	327	4	49	54	6	121	1248
5. Lévis-Sherbrooke via Richmond.....	571	11	177	4	19	35	1	78	897
6. Boulevard Perron.....	237	33	14	2	11	23	1	68	389
7. Montréal-St-Albans.....	635	6	566	7	32	83	9	72	1410
8. Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.....	1036	489	50	34	78	137	13	52	1889
9. Edouard VII.....	1132	56	1722	30	107	231	27	50	3355
10. Rivière-du-Loup-Ste-Flavie.....	368	28	28	2	8	13	1	49	497
11. Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull.....	958	99	45	11	35	86	7	69	1310
12. Rougemont-St-Hyacinthe-Drummond- ville-Trois-Rivières.....	419	2	51	2	14	44	2	97	631



**MATAPÉDIA-SAINTE-FLAVIE**

Val-Brillant et le lac Matapédia

Val-Brillant and Lake Matapédia



No et Nom de la route No. and Name of highway	Autos de promenade Touring cars			Autres véhicules Other Motor Vehicles					Grand Total
	Québec	Autres Provinces	Etats-Unis	Autobus	Camions	Trucks	Moto-cyclottes	Voiture à traction animale	
	Quebec	Other Provinces	U. S.	Auto-buses	Légers Light	Lourds Heavy	Motor-cycles.	Horse-drawn vehicles	
13. Sherbrooke-Derby Line.....	1414	16	645	2	54	102	7	52	2292
14. Laprairie-Rouse's Point via St-Jean....	401	12	301	10	19	72	6	23	844
15. Québec-Chicoutimi-Tour-du-Lac-St-Jean.....	749	22	153	18	27	109	4	129	1211
16. Richmond-Yamaska.....	420	2	45	2	26	34	2	126	657
17. Montréal-Ottawa via Pointe-Fortune...	1359	536	241	7	63	123	19	172	2520
18. Montréal-Terrebbonne-St-Donat.....	669	8	18	5	60	78	5	75	918
19. Trois-Rivières-La Tuque.....	675	9	29	10	23	91	27	93	957
20. Victoriaville-Drummondville.....	110	1	10	....	2	6	....	52	181
22. Sherbrooke-Norton Mills.....	417	2	318	....	42	52	1	78	910
23. Lévis-Jackman.....	548	6	422	4	25	50	3	163	1221
24. St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile-St-Camille.....	122	3	11	3	4	17	1	60	221
St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac-Mégantic.....	153	1	17	2	7	20	1	101	302
25. Waterloo-Rouse's Point via Knowlton..	1219	19	211	1	35	57	3	102	1647
26. Birchton-Beecher Falls.....	280	4	88	....	22	22	....	43	459
27. Lévis-Sherbrooke via Beauceville.....	635	6	149	....	23	60	2	93	968
28. Lachute-Charlemagne via Oka.....	319	8	8	4	15	28	2	17	401
29. Lachute-Ste-Agathe.....	375	8	7	1	24	25	1	65	506
30. Lachute-St-Jovite.....	364	5	10	....	38	29	....	52	498
31. Montréal-St-Hyacinthe-Richmond.....	308	4	32	1	11	106	1	29	492
32. L'Assomption-Rawdon.....	504	13	22	9	17	48	4	83	700
33. Trois-Rivières-Woburn.....	229	2	35	3	6	35	2	64	376

No et Nom de la route — No. and Name of highway	Autos de promenade			Autres véhicules					Grand Total
	Touring cars			Other Motor Vehicles					
	Québec	Autres Provin- ces	Etats- Unis	Autobus	Camions	Trucks	Moto- cyclettes	Voiture à traction animale	
Quebec	Other Provin- ces	U. S.	Auto- buses	Légers Light	Lourds Heavy	Motor- cycles	Horse- drawn vehicles		
36. Beauharnois-St-Jean.....	223	14	44	1	24	52	7	123	488
37. Tour-de-l'Île de Montréal.....	1368	56	100	28	48	146	28	24	1798
38. Tour de l'Île Jésus.....	1036	12	13	3	64	101	13	21	1263
39. Waterloo-Newport.....	409	11	219	....	11	22	2	28	702
40. Marieville-Cowansville.....	835	19	124	....	36	72	2	118	1207
41. Berthier-Joliette-Lachute.....	486	19	31	3	34	65	3	159	800
42. Joliette-St-Côme.....	81	0.1	2	....	5	1	....	42	131
43. Berthier-St-Michel-des-Saints.....	261	16	32	1	13	53	....	78	454
45. Senneterre-LaReine.....	148	2	....	....	1	3	....	120	275
46. Macamic-Rouyn-Témiscamingue.....	103	16	1	2	4	8	....	42	176
48. L'Assomption Joliette.....	121	2	3	....	4	32	1	25	188
49. Black Lake-St-Pierre-les-Becquets.....	142	1	4	....	12	7	....	114	280
50. Magog-Coaticook.....	484	14	125	1	30	55	1	84	794
Route St-Constant Hemmingford via Sherrington.....	470	7	107	6	27	35	1	145	798
Iberville-Farnham-Frelighsburg.....	425	14	77	....	19	64	2	124	725
Danville-Marbleton.....	835	1	53	6	47	29	1	166	1138
Ch. Charlesbourg-Loretteville-Québec..	1173	12	53	28	49	99	10	242	1666
Ormstown-Valleyfield.....	543	9	72	....	66	57	2	238	988
Circulation totale.....	29443	1954	7745	300	1513	3061	264	4457	48737
Circulation moyenne par jour.....	577	38	152	6	30	60	5	88	956

**RECENSEMENT DE LA CIRCULATION**  
1929

**TRAFFIC CENSUS**  
1929

Nombre total de véhicules observés à chaque poste de comptage durant les sept jours du recensement, et circulation moyenne par jour pour chaque route.

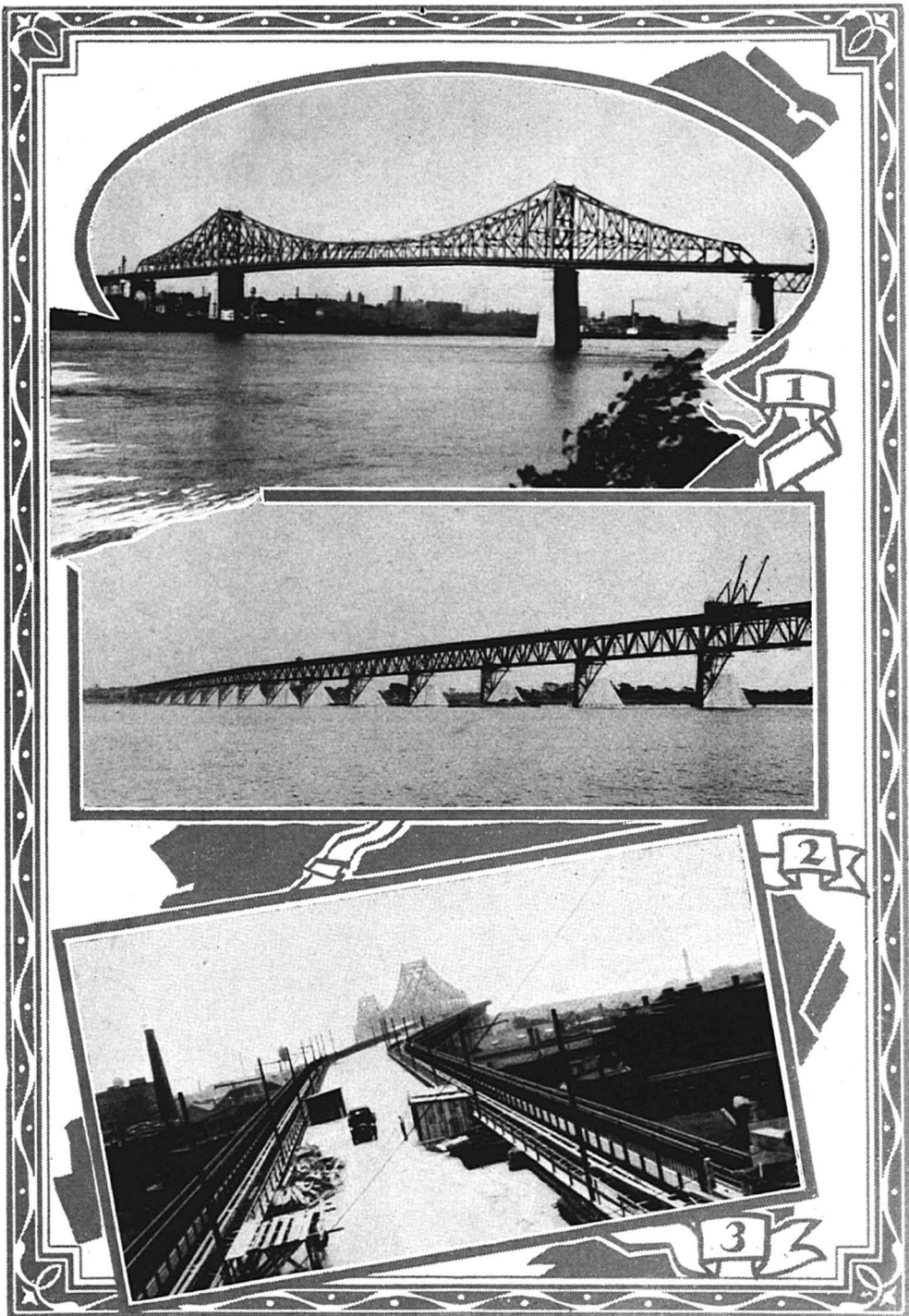
Total number of vehicles recorded at each recording station for the seven days of the census and average daily traffic on each highway.

Poste de comptage Recording station	Autos de promenade Touring cars			Autres véhicules automobiles Other motor vehicles			Voitures à traction animale Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provinces Other Provinces	Etats-Unis U. S.	Autobus Auto-buses	Camions Trucks	Motocyclettes Motorcycles		

**I. MONTRÉAL-SHERBROOKE-THETFORD MINES-LÉVIS**

1. Longueuil, ville . . .	16414	638	1831	308	2762	240	692	22885
2. St-Hubert, p. . . . .	12839	671	2532	65	2241	156	213	18717
3. Marieville, ville . . .	11424	627	2542	68	1870	112	1475	18120
4. Rougemont, v. . . . .	6821	38	2289	63	1169	132	460	12772
5. Shefford, c. . . . .	7160	261	2036	54	667	43	387	10608
6. Magog, v. . . . .	7429	291	1559	68	652	47	459	10505
7. Orford, c. . . . .	9927	165	1262	64	1095	59	671	13243
8. Cookshire, ville . . . .	6831	61	1889	3	760	15	586	10145
9. St-Gérard, v. . . . .	1811	51	1131	3	283	42	215	3536
10. Amiante, v. . . . .	6327	225	1000	7	1089	38	935	9621
11. L'Enfant-Jésus. . . .	2311	29	1282	30	183	7	930	4472
Total moyen (7 jours) } Total average (7 days) }	8281	278	1759	67	1161	81	638	12265
Moyenne par jour . . . } Daily average. . . . . }	1183	40	251	10	165	12	91	1 752





**NOUVEAU PONT DE MONTRÉAL**

1. Partie située entre l'île Sainte-Hélène et Montréal. 2. Partie située entre l'île Sainte-Hélène et Montréal-Sud. 3. Le chemin carrossable en voie de parachèvement.

**NEW BRIDGE TO MONTREAL**

1. Section between the Island of Sainte-Hélène and Montreal. 2. Section between the Island of Sainte-Hélène and Montreal-Sud; 3. The roadway under completion.

Poste de comptage Recording station	Autos de promenade Touring cars			Autres véhicules automobiles Other motor vehicles			Voitures à traction animale Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provinces	Etats-Unis	Auto-bus	Ca-mions	Moto-cyclettes		
		Other Provinces	U. S.	Auto-buses	Trucks	Motor-cycles		

**4. MONTRÉAL-MALONE**

1. St-Joachim.....	5507	77	1793	46	665	78	290	8446
2. Ormstown, vil. ....	5560	136	2150	39	1255	15	1893	11148
3. Huntingdon, ville..	2896	154	2927	4	244	25	364	6614
Total moyen (7 jours)	4688	122	2290	30	718	39	849	8736
Total average (7 days)								
Moyenne par jour... }	670	17	327	4	103	6	121	1248
Daily average.....								

**5. LÉVIS-SHERBROOKE-via RICHMOND**

1. St-Nicolas, par....	1003	32	780	12	149	4	110	2090
2. Warwick, c.....	3156	60	1000	...	299	7	599	5121
3. Danville, v.....	6501	32	1285	23	466	16	1346	9669
4. Bromptonville....	5321	190	1904	84	602	12	130	8243
Total moyen (7 jours)	3995	78	1243	30	379	9	546	6280
Total average (7 days)								
Moyenne par jour... }	571	11	177	4	54	1	78	897
Daily average.....								

**6. BOULEVARD PERRON**

1. Sye-Flavie.....	1780	127	45	19	133	7	329	2440
1. A. Ste-Flavie.....	2696	172	68	11	226	1	288	3462
2. St Jérôme Matane.	4055	82	151	33	1172	2	2541	8036
3. Mont Louis.....	1023	75	46	4	62	32	154	1396
4. New Carlisle.....	2587	135	159	17	99	1	575	3573
5. Cross Point.....	960	395	80	60	270	1	258	2024
5. A. Cross Point....	363	106	44	16	84	....	80	693
6. Matapédia.....	595	244	73	1	83	....	30	1026
6. A. Matapédia....	1167	783	183	1	148	3	77	2362
7. Val Brillant.....	1385	198	147	14	92	17	396	2249
Total moyen (7 jours)	1661	232	99	18	237	6	473	2726
Total average (7 days)								
Moyenne par jour... }	237	33	14	2	34	1	68	389
Daily average.....								

**7. MONTRÉAL-ST-ALBANS**

1. Iberville, ville....	4599	85	2016	66	722	87	561	8136
2. Philipsburg, v....	4289	....	5912	36	888	41	449	11615
Total moyen (7 jours)	4444	42	3964	51	805	64	505	9875
Total average (7 days)								
Moyenne par jour... }	635	6	566	7	115	9	72	1410
Daily average.....								

Poste de comptage Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Pro- vinces — Other Prov- inces	Etats- Unis — U. S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

## 8. MONTRÉAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE

1. Ste Rose, par. . . . .	10425	357	197	144	1480	102	152	12857
2. Abord à Plouffe, v. . . . .	15453	332	283	1	3983	129	277	20458
3. Chatham, c. . . . .	8290	429	264	29	934	44	472	10462
4. Pointe Gatineau, v. . . . .	7733	8445	739	808	2038	98	742	20603
5. Hull Sud, c. . . . .	5046	13165	806	587	1571	239	250	21664
6. Clarendon, c. . . . .	1608	550	78	38	255	2	240	2771
6. A. Clarendon, c. . . . .	2219	677	91	42	285	4	411	3729
Total moyen (7 jours) } Total average (7 days) } Moyenne par jour . . . } Daily average. . . . . }	7252	3423	350	238	1505	91	364	13223
	1036	489	50	34	215	13	52	1889

## 9. ÉDOUARD VII

1. Pont Simard, (Laprairie). . . . .	18123	821	15151	425	6166	385	551	41592
2. Int. Montréal Rouse's Pt. (Laprairie). . . . .	2420	136	13344	107	458	111	83	14103
3. Coin Douglas (Napierville). . . . .	3230	229	10212	95	483	90	427	14766
Total moyen (7 jours) } Total average (7 days) } Moyenne par jour . . . } Daily average. . . . . }	7925	395	12050	209	2369	185	354	23487
	1132	56	1722	30	338	27	50	3355

## 10. RIVIÈRE-DU-LOUP-STE-FLAVIE

1. Trois Pistoles. . . . .	2159	162	338	25	81	14	446	3225
2. Ste Flavie. . . . .	2999	226	61	8	202	....	236	3732
Total moyen (7 jours) } Total average (7 days) } Moyenne par jour . . . } Daily average. . . . . }	2579	194	199	16	142	7	341	3478
	368	28	28	2	21	1	49	497

Poste de comptage Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Pro- vinces	Etats- Unis	Auto- bus	Ca- mions	Moto- cyclet- tes		
		Other Prov- inces	U. S.	Auto- buses	Trucks	Motor- cycles		

**11. MONTRÉAL-MONT LAURIER-MANIWAKI-HULL**

1. Ste-Rose, p, P. David.....	9266	187	362	...	1132	80	136	11163
1A. Ste-Rose, P, P. Belair.....	13541	327	571	280	1236	106	123	16184
2. Ste-Thérèse, P. ....	17714	423	746	142	1878	147	362	21412
3. Piedmont, v. ....	9433	192	394	115	1008	71	457	11670
4. St-Faustin, P. ....	5993	255	465	2	528	30	741	8014
5. Marchand, c, L'Annoncia. ....	4783	75	136	35	891	22	1862	7804
6. Val Barrette. ....	2210	41	33	1	455	7	662	3409
7. Aumond, est du v.	645	60	22	...	69	4	102	902
8. Bouchette, nord du v. ....	1601	241	97	...	570	9	277	2795
9. Chelsea, v. ....	1896	5175	300	167	676	35	90	8339
Total moyen (7 jours) Total average (7 days)	6706	693	315	77	847	49	483	9170
Moyenne par jour... Daily average. ....	958	99	45	11	121	7	69	1310

**12. ROUGEMONT-ST-HYACINTHE-DRUMMONDVILLE-TR. RIVIÈRES**

1. Rougemont, v. ....	2526	13	483	6	454	26	148	3656
2. N.-D. de St-Hyacinthe.....	4713	7	227	4	534	4	391	5880
3. St-Simon. ....	1912	13	414	2	373	16	1348	4078
4. Drummondville... ..	3910	18	476	29	508	16	1096	6063
5. Annville, v. ....	1593	11	202	29	109	19	405	2408
Total moyen (7 jours) Total average (7 days)	2931	12	361	14	403	17	678	4417
Moyenne par jour... Daily average. ....	419	2	51	2	58	2	97	631

**13. SHERBROOKE-DERBY LINE**

1. Lennoxville. ....	17451	209	5311	13	2001	60	233	25278
2. Lennoxville. ....	6444	23	3239	9	613	43	242	10613
3. Stanstead, v. ....	5803	115	4984	28	661	52	608	12251
Total moyen (7 jours) Total average (7 days)	9899	115	4512	16	1092	52	361	16047
Moyenne par jour... Daily average. ....	1414	16	645	2	156	7	52	2292



Poste de comptage Recording station	Autos de promenade Touring cars			Autres véhicules automobiles Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Pro- vinces	Etats- Unis	Auto- bus	Ca- mions	Moto- cyclet- tes		
		Other Prov- inces	U. S.	Auto- buses	Trucks	Motor- cycles		

## 14. LAPRAIRIE-ROUSE'S POINT via ST-JEAN

1. Int. Rte Edouard VII.....	4866	145	3545	144	1187	69	214	10170
2. Cantic (Mont Carmel).....	740	22	670	...	92	11	116	1651
Total moyen (7 jours) Total average (7 days)	2803	84	2107	72	640	40	165	5911
Moyenne par jour... Daily average.....	401	12	301	10	91	6	23	844

## 15. QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR-DU-LAC-ST-JEAN-QUÉBEC

1. Giffard, v.....	18229	819	7052	260	6550	123	1771	34804
2. L'Ange Gardien, p.	5873	506	6420	245	605	32	348	14029
3. St-Tite-des-Caps..	1848	243	468	...	397	17	852	3825
4. St-Hilarion, p.,...	906	279	65	...	140	3	465	1858
5. St-Fidèle, p.,...	2955	125	458	55	307	8	603	4511
6. Bagotville, ville...	5586	17	30	126	807	9	1250	7825
7. Chicoutimi, ville..	5854	33	16	104	734	14	1408	8163
8. Inters. Tour du Lac.....	1853	2	10	39	354	3	457	2718
8. A. Inters Rte Gde- Baie.....	2870	7	11	37	536	1	1042	4504
9. Péribonka, sud-est	874	....	2	14	241	....	487	1618
10. St-Félicien.....	3875	91	66	12	599	85	560	5288
11. St-Louis Cham- bord.....	1850	3	2	28	241	4	629	2757
12. Eglise de Charles- bourg.....	8621	30	160	322	817	79	1307	11336
13. Limites ville de Québec.....	12185	36	204	514	932	82	1477	15430
Total moyen (7 jours) Total average (7 days)	5242	156	1068	126	947	32	904	8475
Moyenne par jour... Daily average.....	749	22	153	18	136	4	129	1211

Poste de comptage Recording station	Autos de promenade Touring cars			Autres véhicules automobiles Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Pro- vinces	Etats- Unis	Auto- bus	Ca- mions	Moto- cyclet- tes		
		Other Prov- inces	U. S.	Auto- buses	Trucks	Motor- cycles		

16. RICHMOND-YAMASKA

1. L'Avenir, P.....	1797	6	291	33	211	12	379	2729
2. Grantham, c.....	4084	13	341	...	631	17	1384	6470
Total moyen (7 jours) Total average (7 days)	2940	10	316	16	421	15	881	4599
Moyenne par jour... Daily average.....	420	2	45	2	60	2	126	657

17. MONTRÉAL-OTTAWA via POINTE-FORTUNE

1. Dorion, ville.....	11326	4456	1991	58	1586	169	747	20333
2. Rigaud, ville.....	7705	3047	1384	37	1022	97	1659	14931
Total moyen (7 jours) Total average (7 days)	9515	3752	1687	48	1304	133	1203	17642
Moyenne par jour... Daily average.....	1359	536	241	7	186	19	172	2520

18. MONTRÉAL-TERREBONNE-ST-DONAT

1. St-Vincent-de-Paul.	10167	91	181	88	1923	68	743	13261
2. Terrebonne, ville...	1769	23	80	...	185	16	170	2243
3. St-Théodore.....	2109	62	122	17	784	33	644	3771
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	4682	59	127	35	964	39	519	6425
Moyenne par jour... Daily average.....	669	8	18	5	138	5	75	918

19. TROIS-RIVIÈRES-LA TUQUE

1. Cap de la Madeleine v.....	8278	89	509	113	1911	83	626	11609
2. Ste-Flore, Par.....	7815	135	244	131	810	39	832	10006
3. St-Tite à l'ouest....	776	15	12	...	154	244	496	1697
4. St-Tite, au nord...	2031	9	47	32	315	377	659	3470
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	4725	63	203	70	798	189	651	6699
Moyenne par jour... Daily average.....	675	9	29	10	114	27	93	957

Poste de comptage Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Pro- vinces	Etats- Unis	Auto- bus	Ca- mions	Moto- cyclet- tes		
		Other Prov- inces	U. S.	Auto- buses	Trucks	Motor- cycles		

## 20. VICTORIAVILLE-DRUMMINDVILLE

1. Victoriaville, villè..	771	3	71	...	57	2	365	1270
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	771	3	71	...	57	2	365	1270
Moyenne par jour... Daily average.....	110	1	10	...	8	....	52	181

## 22. SHERBROOKE-NORTON-MILLS

1. Lennoxville, ville...	4240	18	1892	...	864	4	516	7434
2. Dixville, c.....	1602	11	2657	...	456	4	573	5303
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2921	15	2224	...	660	4	544	6368
Moyenne par jour... Daily average.....	417	2	318	...	94	1	78	910

## 23. LÉVIS-JACKMAN

1. St-Louis de Pinten- dre.....	3516	70	3610	48	879	33	759	8915
2. L'Enfant-Jésus, v..	5008	63	3540	31	474	24	1401	10541
3. Beauceville.....	5167	34	2753	28	529	12	1704	10227
4. St-Côme-Kénébec..	1650	2	1904	18	224	3	715	4516
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	3835	42	2952	31	526	18	1145	8549
Moyenne par jour... Daily average.....	548	6	422	4	75	3	163	1221

## 24. SAINT-JEAN-PORT-JOLI-SAINT-PAMPHILE-SAINT-CAMILLE

1. St-Jean-Port-Joli...	1191	41	139	36	181	9	450	2047
2. Tourville, sud.....	940	9	62	22	201	2	589	1825
3. St-Camille.....	423	25	27	18	65	3	209	770
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	851	25	76	25	149	5	416	1547
Moyenne par jour... Daily average.....	122	3	11	3	21	1	60	221



Poste de comptage Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Pro- vinces	Etats- Unis	Auto- bus	Ca- mions	Moto- cyclet- tes		
		Other Prov- inces	U. S.	Auto- buses	Trucks	Motor- cycles		

## 29. LACHUTE-CHARLEMAGNE via OKA

1. Oka est.....	2305	75	60	50	321	18	152	2981
2. St-Ls-de-Terrebon- ne.....	2173	31	50	...	287	6	85	2632
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2233	56	56	28	301	14	119	2807
Moyenne par jour... Daily average.....	319	8	8	4	43	2	17	401

## 30. LACHUTE-STE-AGATHE

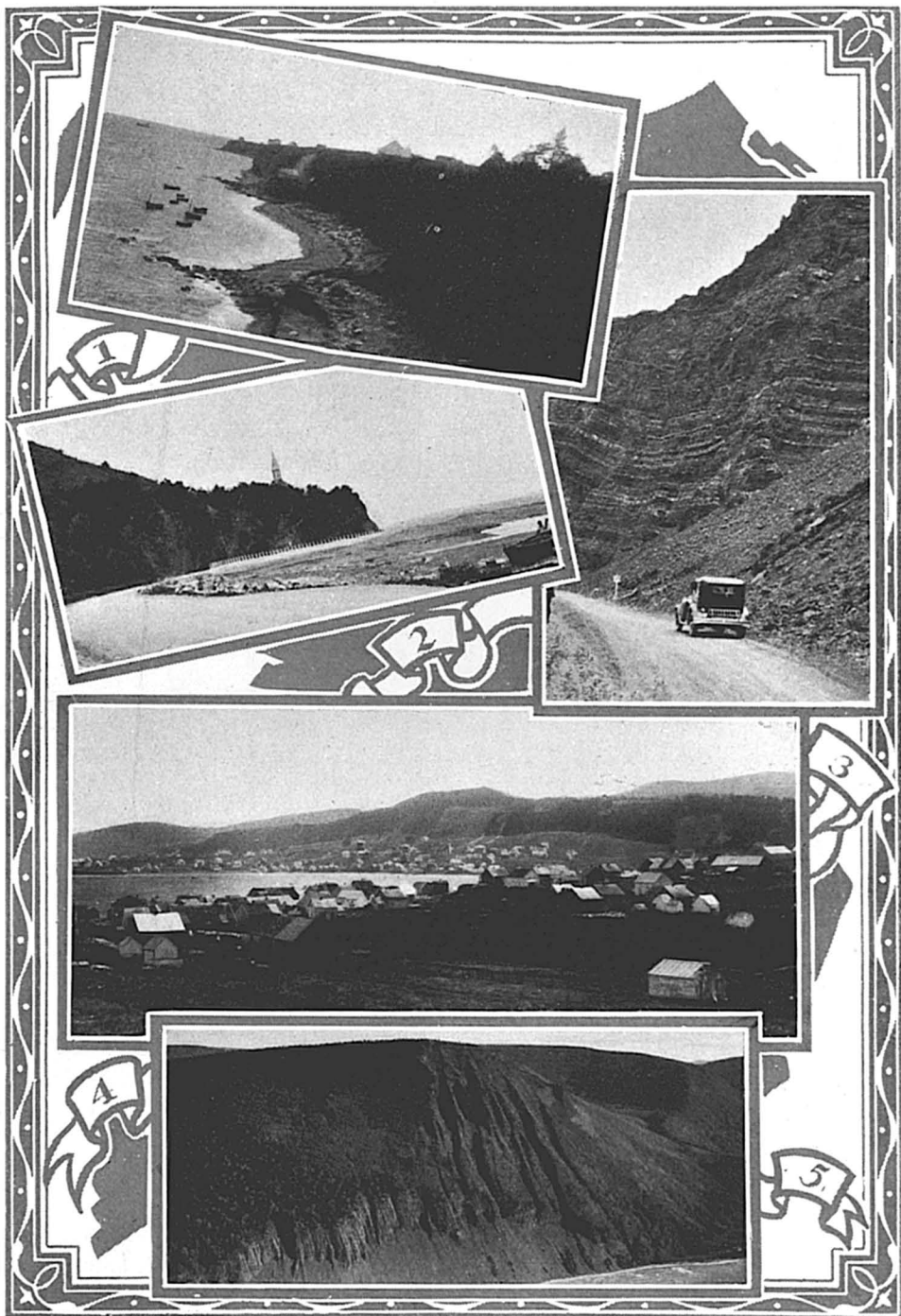
1. Morin Heights.....	2623	54	52	10	342	9	453	3543
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2623	54	52	10	342	9	453	3543
Moyenne par jour... Daily average.....	375	8	7	1	49	1	65	5 06

## 31. LACHUTE-ST-JOVITE

1. Arundel.....	2547	37	68	...	466	2	364	3484
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2547	37	68	...	466	2	364	3484
Moyenne par jour... Daily average.....	364	5	10	...	67	....	52	493

## 32. MONTRÉAL-ST-HYACINTHE-RICHMOND

1. St-Hubert, par.....	2497	99	317	11	613	14	22	3573
2. N.-D. St-Hyacinthe par.....	1772	....	40	...	99	1	81	1993
3. St-Dominique, par.	3611	21	437	5	2453	15	518	7060
4. Ste-Christine, par..	734	2	96	...	103	2	199	1136
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2154	30	223	4	817	8	205	3441
Moyenne par jour... Daily average.....	308	4	32	1	117	1	29	492



#### TOUR DE LA GASPÉSIE

1. Anse Jersey; 2 et 3. La route au bas de la falaise; 4. Rivière-au-Renard; 5. Montagne et rocher près de l'Anse-Saint-Pierre.

#### AROUND GASPÉ PENINSULA

1. Jersey Cove; 2 and 3. The road at the foot of the cliff; 4. Rivière-au-Renard; 5. Mountain and rock near Anse-Saint-Pierre.







Poste de comptage Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Pro- vinces — Other Prov- inces	Etats- Unis — U. S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

42. BERTHIER-JOLIETTE-ST-CÔME

1. St-Alp de-Rodri- guez.....	566	1	12	...	47	....	296	922
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	566	1	12	...	47	....	296	922
Moyenne par jour... Daily average.....	81	....	2	...	6	....	42	131

— 43. BERTHIER-ST-MICHEL-DES-SAINTS

1. St-Gabriel.....	3073	180	356	5	518	4	1048	5184
2. St-Zénon.....	587	41	94	12	398	....	42	1174
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	1827	112	224	7	462	2	546	3180
Moyenne par jour... Daily average.....	261	16	32	1	66	....	78	454

45. SENNETERRE-LA-REINE

1. Macamic.....	1199	40	4	1	40	....	843	2127
2. Barraute, Ouest....	867	8	....	...	17	....	839	1731
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	1036	21	2	...	28	....	840	1927
Moyenne par jour... Daily average.....	148	3	....	...	4	....	120	275

46. MACAMIC-ROUYN-TÉMISCAMINGUE

1. Macamic.....	676	37	3	2	27	....	391	1136
2. Au sud de Rouyn..	765	191	16	20	146	....	195	1333
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	721	112	7	14	84	....	294	1232
Moyenne par jour... Daily average.....	103	16	1	2	12	....	42	176

Poste de comptage Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Pro- vinces	Etats- Unis	Auto- bus	Ca- mions	Moto- cyclet- tes		
		Other Prov- inces	U. S.	Auto- buses	Trucks	Motor- cycles		

**48. L'ASSOMPTION-JOLIETTE**

1. St-Gérard.....	847	13	24	...	252	5	178	1319
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	847	13	24	...	252	5	178	1319
Moyenne par jour... Daily average.....	121	2	3	...	36	1	25	188

**49. BLACK LAKE-ST-PIERRE-les-BECQUETS**

1. Manseau.....	995	5	25	...	128	....	803	1956
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	995	5	25	...	128	....	803	1956
Moyenne par jour... Daily average.....	142	1	4	...	19	....	114	280

**50. MAGOG-COATICOOK**

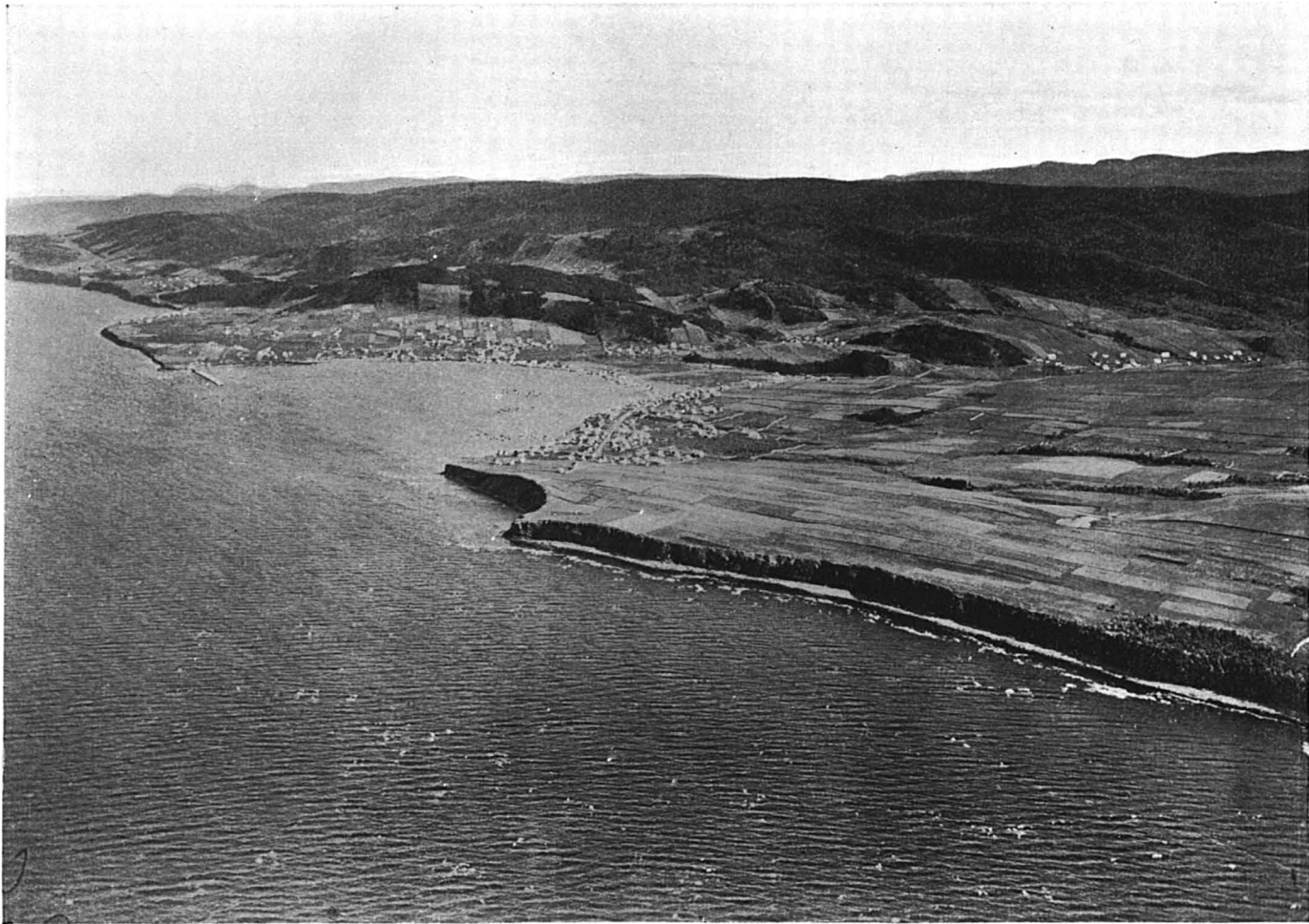
1. Magog, ville.....	1599	119	485	6	172	6	300	2687
2. Ayer's Cliff, v.....	5183	79	1261	6	1019	10	870	8427
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	3391	99	873	6	595	8	585	5557
Moyenne par jour... Daily average.....	484	14	125	1	85	1	84	794

**ST-CONSTANT-HEMMINGFORD**

1. Hemmingford, ville.	3290	48	750	42	435	4	1013	5582
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	3290	48	750	42	435	4	1013	5582
Moyenne par jour... Daily average.....	470	7	107	6	62	1	145	798

**IBERVILLE-FARNHAM-FRELIGHSBURG**

1. St-Grégoire, v.....	3497	280	662	4	1091	37	1170	6741
2. Farnham, ville.....	2923	7	360	...	354	1	851	4485
3. Stanbridge, c.....	2507	15	589	1	288	12	587	3999
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2975	101	537	2	577	17	869	5078
Moyenne par jour... Daily average.....	425	14	77	...	83	2	124	725



TOUR DE LA GASPÉSIE

AROUND GASPÉ PENINSULA

Rivière-au-Renard

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voitures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provinces	Etats-Unis	Auto-bus	Ca-mions	Moto-cyclètes		
		Other Provinces	U. S.	Auto-buses	Trucks	Motor-cycles		

**DANVILLE-MARBLETON**

1. Danville, v. ....	5845	7	372	39	537	9	1161	7970
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	5845	7	372	39	537	9	1161	7970
Moyenne par jour ... Daily average. ....	835	1	53	6	76	1	166	1138

**CHEMIN CHARLESBOURG-LORETTEVILLE-QUÉBEC**

1. Charlesbourg, v. ....	4935	15	129	235	583	31	490	6418
2. Petite Rivière, P. ...	11485	154	613	175	1476	111	2900	16914
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	8211	84	371	196	1036	70	1694	11662
Moyenne par jour ... Daily average. ....	1173	12	53	28	148	10	242	1666

**ORMSTOWN-VALLEYFIELD**

1. Ormstown, v. ....	3802	63	504	...	864	13	1665	6911
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	3802	63	504	...	864	13	1665	6911
Moyenne par jour ... Daily average. ....	543	9	72	...	123	2	238	988

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION  
HIVER 1928-29

TRAFFIC CENSUS  
WINTER 1928-29

Comptage des véhicules sur les routes entretenues par le ministère de la voirie durant l'hiver de 1928-29. Ce comptage a été fait du 8 décembre 1928, au 22 mars 1929 inclusivement, soit durant 105 jours consécutifs. Le résumé suivant donne le nombre totale des véhicules notés durant ces 105 jours, ainsi que la moyenne par jour.

Traffic recorded during the winter 1928-29 on the various roads maintained by the Department of Highways for automobile traffic. The census was made from December 8, 1928, to March, 22, 1929, or during 105 consecutive days. This summary gives the total number of vehicles noted during the 105 days, and the daily average.

POSTE DE COMPTAGE — RECORDING STATION	Autos de promenade — Touring cars		Taxis	Autobus — Buses	Camions—Trucks		Motocyc- lettes — Motor- cycles	TOTAL — VÉHICULES AUTOMO- BILES — MOTOR VEHICLES	Traction animale — Horse- drawn traffic	GRAND TOTAL
	Québec	U. S.			Légers Light	Lourds Heavy				
SAINTE-FOY										
Total.....	20,621	....	1,607	1,271	326	1,494	73	25,392	13,357	38,749
Moyenne—Average	197	....	16	12	3	14	.7	242	127	369
ANCIENNE-LORETTE										
Total.....	9,996	....	430	8	486	652	22	11,594	18,950	30,544
Moyenne—Average	95	....	4	.08	5	6	.2	110	180	290
CHARLESBOURG										
Total.....	18,841	....	1,909	2,365	1,620	1,723	208	26,306	24,114	50,420
Moyenne—Average	176	....	18	23	15	16	2	250	229	479
PETITE-RIVIÈRE										
Total.....	14,926	....	701	1,003	780	1,284	69	18,763	32,100	50,863
Moyenne—Average	142	....	7	10	7	12	.6	178	306	484
POINTE-CLAIRE										
Total.....	28,383	1,926	6,341	20	4,926	7,973	95	49,664	5,077	54,741
Moyenne—Average	270	18	61	.2	47	76	1	473	48	521

SAINTE-GENEVIÈVE										
Total.....	22,606	219	1,932	607	4,045	5,702	44	35,155	3,994	39,149
Moyenne—Average	215	2	18	6	39	54	.4	334	38	372
PONT-VIAU—Sainte-Rose										
Total.....	30,683	240	4,850	1,715	8,410	11,715	62	57,675	6,995	64,670
Moyenne—Average	293	2	46	16	80	112	.6	549	67	616
PONT-VIAU—Saint-Vincent-de-Paul										
Total.....	36,316	483	9,649	1,435	9,285	10,602	121	67,891	8,299	76,190
Average—Moyenne	346	5	92	14	88	101	1	647	79	726
L'ABORD-A-PLOUFFE										
Total.....	35,711	57	2,936	363	18,353	10,620	95	68,135	8,762	76,897
Moyenne—Average	340	.5	28	3	175	101	1	648	84	732
SAINT-LAMBERT										
Total.....	37,115	4,884	3,116	1,587	12,022	24,351	53	83,128	5,791	88,919
Moyenne—Average	354	47	29	15	115	232	.5	792	55	847
LAPRAIRIE										
Total.....	32,273	4,585	1,327	1,012	3,408	12,535	23	55,163	7,055	62,218
Moyenne—Average	307	44	13	10	32	119	.2	525	67	592
SAINT-JEAN—au sud de la ville south of the town										
Total.....	13,623	2,306	1,665	16	975	2,718	38	21,341	5,982	27,323
Moyenne—Average	120	22	16	.2	10	26	.4	203	57	260
TOTAL POUR 105 JOURS } TOTAL FOR 105 DAYS.. }	300,734	14,700	36,463	11,402	64,636	91,369	903	520,207	140,476	660,683
Moyenne par jour } Daily average.... }	239	12	29	9	51	72	1	413	111	524



PORT BURWELL et FOX HARBOUR, sur le détroit d'Hudson.

PORT BURWELL and FOX HARBOUR, on Hudson Strait.



Camp Obalski, lac Doré, Chibougamau.

Obalski Camp, Lake Doré, Chibougamau.

---

---

# MINES

---

---



## CHAPITRE XVIII

# SERVICE DES MINES

## RAPPORT SOMMAIRE DU DIRECTEUR

Conformément aux dispositions de l'article 183 de la Loi des Mines, j'ai l'honneur de vous présenter un rapport sommaire sur les mines et l'industrie minière de la province de Québec durant la période de l'exercice finissant le 30 juin 1929.

Je me permets de rappeler que le rapport technique annuel du Service des Mines, qui contient la statistique détaillée de la production minérale de l'année finissant le 31 décembre 1928, fut publié en date du 17 juin 1929, en un volume de 225 pages avec 18 illustrations hors-texte et de nombreux dessins et plans. Cet ouvrage, intitulé "Rapport sur les opérations minières dans la province de Québec durant l'année 1928", présente, en outre d'une revue générale de l'administration du Service des Mines, des tableaux de la statistique de production et de la statistique ouvrière, une revue détaillée de l'exploitation de divers produits minéraux de la province, un état du développement des gisements minéraux de l'ouest de Québec, et des notes sur des cheminements géologiques dans les comtés de Labelle, Papineau, Argenteuil, Terrebonne, Montcalm, Joliette, Ferthier, Deux-Montagnes, Montmorency et Charlevoix.

Puisque le "Rapport sur les opérations minières" comprend les premiers six mois de l'exercice que doit couvrir le présent rapport sommaire, vous me permettrez de passer cette période sous silence pour ne m'occuper que du premier semestre de l'année dix-neuf cent vingt-neuf.

Les progrès de notre industrie minière ressortent bien des chiffres de production pour l'année 1928. La valeur des produits de nos mines et carrières s'est élevée à \$37,325,287, alors qu'elle était de \$29,124,110 en 1927 et de moins de \$20,000,000 il y a cinq années. Québec occupe maintenant le troisième rang parmi les provinces du Canada, comme valeur de production minérale annuelle, celles des provinces d'Ontario et de Colombie Anglaise étant les seules qui excèdent la nôtre. Durant les premiers six mois de l'année 1929 la marche ascendante du développement de nos mines a continué à se manifester. Les expéditions d'amiantes accusent pour ce semestre une augmentation de 17% en quantité et de plus de 25% en valeur, relativement à la période correspondante de 1928. L'amiantes jusqu'ici a toujours tenu le premier rang des produits de nos mines. La production de cuivre pour les mêmes périodes a presque doublé. Cette augmentation remarquable est due à l'usine de fusion Horne, à Noranda, dont la capacité de traitement de minerai a de beaucoup dépassé la garantie des constructeurs. Cette usine est en marche continue depuis décembre 1927, et on installe actuellement le matériel supplémentaire nécessaire pour doubler sa capacité de traitement, qui sera portée à 2,000 tonnes par jour dans peu de mois. Le zinc et le plomb ont légèrement augmenté en valeur.

La prospection a été active durant l'exercice finissant au 30 juin, et plus particulièrement dans les régions de l'ouest de Québec, de la péninsule de Gaspé et du

CHAPTER XVIII

**BUREAU OF MINES**

**SUMMARY REPORT OF THE DIRECTOR**

---

In conformity with article 183 of the Quebec Mining Law, I have the honour to submit a summary report on the mines and the mineral industry in the Province of Quebec during the fiscal year ending June 30, 1929.

It may be recalled that the technical annual report of the Bureau of Mines, which presents the detailed statistical figures of the mineral production for the year ending December 31, 1928, was published under date of June 17, 1929, in a volume of 225 pages illustrated with 18 half-tones and numerous line drawings and plans. The volume, entitled "Report on Mining Operations in the Province of Quebec during the year 1928", contains, besides a general review of the administration of the Bureau of Mines, tables of statistics of production and of labour, a detailed review of the exploitation of the various mineral products mined in our Province, a statement of the progress of the development of the mineral deposits of Western Quebec, and notes on geological traverses made in the counties of Labelle, Papineau, Argenteuil, Terrebonne, Montcalm, Joliette, Berthier, Deux-Montagnes, Montmorency and Charlevoix.

As the "Report on Mining Operations" deals with the first six months of the period covered by this summary, the present report will deal mainly with the first half of the calendar year 1929.

The progress of the development of our mining industry is well shown by the figures of production for 1928. The total value of the products of our mines and quarries amounted to \$37,325,287, whereas it was \$29,124,110 in 1927, and less than \$20,000,000 five years ago. Quebec's mineral production now occupies the third place among that of the provinces of Canada, being now exceeded only by the production in Ontario and that in British Columbia.

During the first six months of 1929 the upward trend of the progress of our mineral industry continued to be manifest. Shipments of asbestos show an increase of 17% in quantity and 25% in value as compared with the corresponding period of 1928. Asbestos so far has always held the front place among our mineral products. The production of copper for the same period has almost doubled. This remarkable increase is directly due to the output of the Horne smelter, at Noranda, the capacity of which has greatly exceeded the guaranteed figures. This smelter has been in continuous operation since December 1927, and the necessary additional machinery to double its capacity is now being put in. In a few months this plant will be smelting 2,000 tons of ore a day.

The metals zinc and lead have slightly increased in value.

Prospecting has been very active during the year ending June 30, and more particularly in Western Quebec, in Gaspé Peninsula and in the Chibougamau Lake

lac Chibougamau; on a aussi recherché des minerais de zinc, de plomb et de cuivre dans les cantons de Montauban et de Chavigny, comté de Portneuf, et aussi dans la région du Lac-Saint-Jean, et on a fait des explorations minérales de grande envergure dans l'Ungava, au moyen de transport par avions. Si toutefois le nombre des claims enregistrés fut moindre c'est que les prospecteurs délaissèrent quelque peu cette année l'exploration pour se livrer aux travaux de recherches sur les terrains déjà jalonnés. Nous comptons, au printemps, dans l'ouest de Québec, pas moins de 25 compagnies engagées à des travaux souterrains de développement.

En outre de l'exploitation des mines métalliques productrices telles que les mines Eustis, Tétreault, Siscoe, O'Brien, Horne et Waite-Ackerman-Montgomery, des compagnies poursuivirent avec succès le fonçage de puits de mine et le percement de galeries d'allongement, comme aux mines Amulet, Aldermac et Abana, où ces travaux ont fait connaître l'existence de gisements importants de cuivre et de zinc.

Molybdenite Reduction Co., Ltd., propriétaire d'une mine de molybdénite dans le canton de Lacorne, Abitibi, a construit un atelier de concentration de 25 tonnes par jour dont le rendement dans le second semestre de 1929 augmentera la production minérale de l'année.

L'atelier construit sur l'île Siscoe, canton de Dubuisson, fut mis en marche en janvier dernier et depuis a produit des lingots d'or sans arrêt à raison de \$30,000 par mois. Il y a lieu aussi de noter un petit envoi de minerai d'or natif exceptionnellement riche de la mine O'Brien, dans Cadillac.

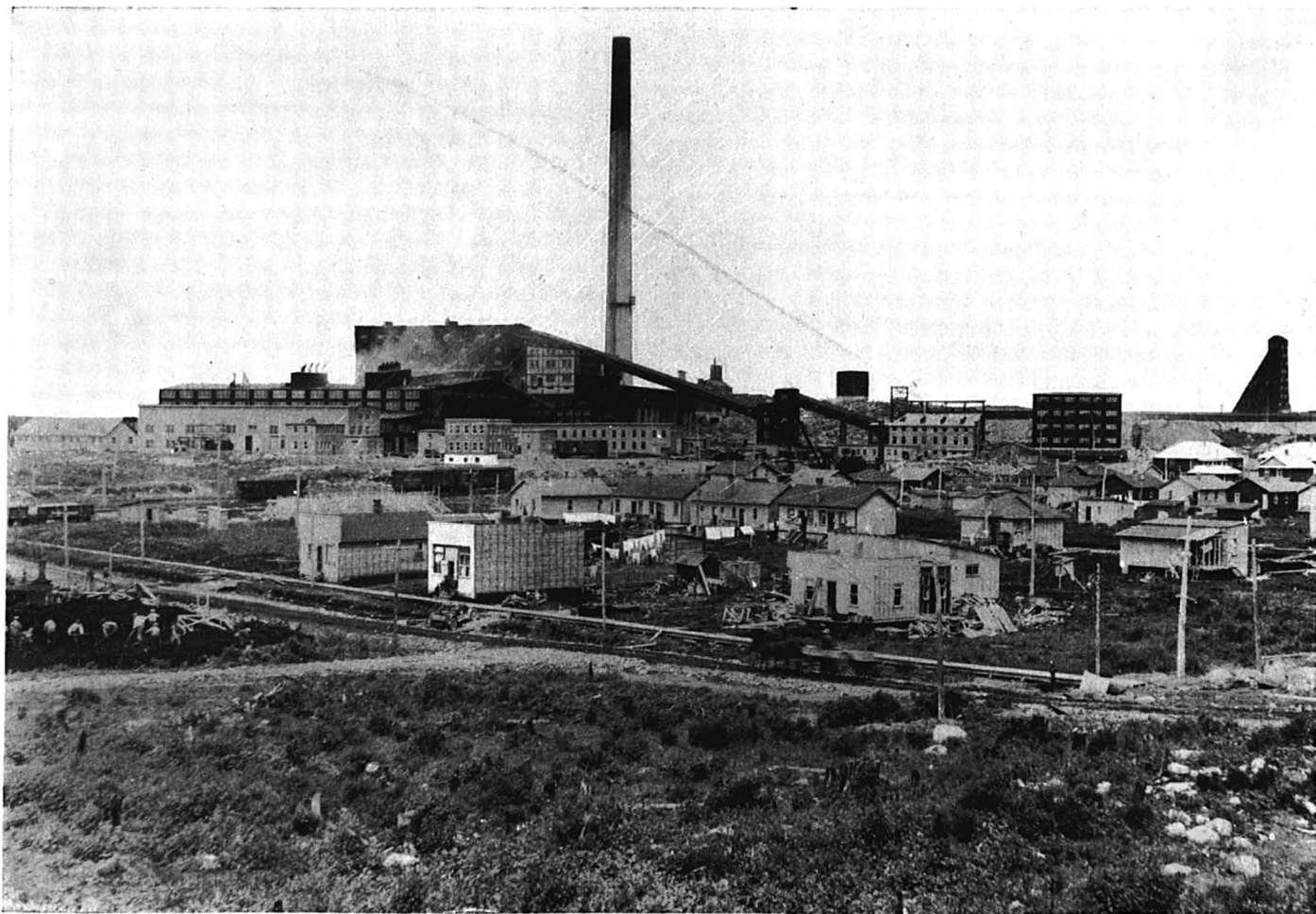
Les travaux de galerie à 625 pieds de profondeur à la mine Granada, à 527 pieds à Graham-Bousquet, à 300 pieds à Stadacona, à 600 pieds à Thompson-Cadillac, à 375 pieds à Malartic, à 600 pieds à Greene-Stabell, indiquent bien la confiance des directeurs des compagnies dans les possibilités aurifères de cette partie de l'Abitibi.

La région du Chibougamau appelée aussi le prospecteur; quoiqu'à 120 milles des chemins de fer, les découvertes de cuivre-or du lac aux Dorés furent jugées suffisamment promettantes pour y amener deux perforatrices à diamant.

Dans la région de Gaspé, au fur et à mesure que le déblaiement met à nu les veines de minerai de zinc, de plomb et de cuivre, l'intérêt devient plus vif, et l'on entrevoit l'entrée prochaine l'apparition de puissantes compagnies dans la région. Le gouvernement a assuré le transport facile de lourdes machines par le parachèvement de la route qui longe la pittoresque rivière Cascapédia.

La principale de nos industries minérales, l'amiante, a considérablement augmenté ses expéditions grâce à un marché favorable. De sorte que la valeur de la production du premier semestre de 1929 est de beaucoup plus élevée que celle de la période correspondante de 1928. Cette industrie fêta à Thetford Mines, les treize et quatorze mai dernier, le cinquantième anniversaire de son établissement à cet endroit. La production ininterrompue depuis un demi-siècle est un exemple de la longivité de certains champs miniers, tout comme l'essor de la région avoisinante montre bien l'heureuse influence de la mise en exploitation des richesses minérales. Cet anniversaire fut marqué en plus par la construction de deux grands ateliers de séparation des plus modernes, chacun de 4,000 tonnes par 24 heures, l'un à la mine Beaver et l'autre à la mine Johnson.

L'industrie du bâtiment et les travaux du génie exigent tous les ans de grandes quantités de matériaux de construction. Les statistiques indiquent une des meilleures années quant au nombre et à la valeur des nouvelles constructions; ceci se reflète dans la production de nos carrières, qui montreront cette année encore une augmentation substantielle. L'emploi de pierres étrangères dans les nouveaux immeubles tend à augmenter; il y a lieu de rappeler qu'on trouve dans la pro-



**NORANDA**

**Mine et haut-fourneau de la Horne Copper Corporation.**

**Mine and smelter of the Horne Copper Corporation.**

district; the search for ores of zinc, of lead and of copper, has also been carried on in the Montauban-Chavigny district of Portneuf County, and in the Lake St. Jean region. Mineral exploration on a large scale has also been undertaken in Ungava with the help of air transportation. If the number of claims recorded this year has been less than for the previous one, this is due to the fact that the prospectors gave more time to work on claims previously staked and they decreased the search for new mineralized areas. In the spring of 1929 there were not less than 25 companies carrying out active underground development work in Western Quebec alone.

Besides the producing metal mines such as the Eustis, Tétreault, Siscoe, O'Brien, Horne and Waite-Ackerman-Montgomery, numerous companies did a great deal of shaft sinking and drifting, as at the Amulet, the Aldermac and the Abana mines, developing important deposits of copper and zinc ores.

Molybdenite Reduction Co., Ltd., operating a molybdenite mine in Lacorne Township, Abitibi, erected a concentrating mill to treat 25 tons of ore a day, and the output of which will increase the mineral production for the calendar year 1929.

The mill erected on Siscoe Island, in the township of Dubuisson, was started in January 1929 and has since been producing gold bullion at the rate of \$30,000 a month. We also record a small shipment of exceptionally rich gold ore from the O'Brien mine in Cadillac.

The drifting work done at the 625 feet level at the Granada mine, at 527 at the Graham-Bousquet, at 300 feet at the Stadacona, at 600 feet at the Thompson-Cadillac, at 375 feet at the Malartic, at 600 feet at the Greene-Stabell, show the confidence of the various managements in the gold possibilities of this part of Abitibi County.

Chibougamau Lake region also beckons to the prospectors. Although this mineralized area is 120 miles distant from railroad communication, the indications of gold-copper ore near Lac aux Dorés were deemed sufficient to bring in two diamond drill outfits.

In the Gaspé region surface work stripped veins of zinc, lead and copper ores; interest in this mineral district is becoming keener, and it is possible that large and powerful companies may soon enter this field. The government has assured easy access and transportation of machinery by improving the road which follows the Cascapédia River.

Our principal mineral industry, asbestos, has been very active and, the shipments show an increase due to a favourable market. The value of the asbestos produced during the first half of 1929 is much higher than for the corresponding period of 1928. This industry celebrated at Thetford Mines the fiftieth anniversary of its establishment on the 13, and 14, of May. The uninterrupted production of asbestos during half a century is an example of the long life of some mineral districts, and the prosperous development of the surrounding region shows the beneficent effects of the mining industry on the community. This jubilee was moreover marked by the erection of two new asbestos mills of the most modern type, of a daily capacity of 4,000 tons of rock each, one at the Beaver mines, the other at the Johnson mine.

Building and general construction work call each year for large quantities of materials. Statistics show that the year just past has been one of the best as regards both the number and the value of new buildings. This will be reflected in the output of our quarries, the value of which will certainly show a substantial increase. As the use of imported stone in the construction of large buildings appears to be on the increase, it is fitting to recall that we have in the Province

vince de Québec d'excellentes pierres qui ne le cèdent en rien aux pierres importées, tant pour leur durabilité que pour leur belle apparence.

Le succès des cours aux prospecteurs inaugurés l'année dernière dans les comtés d'Abitibi et de Témiscamingue a engagé le Service des Mines à continuer ce travail d'éducation. Cette année M. Maurice Archambault donna des conférences à Macamic, La Sarre, Amos, Taschereau, Guigues, Lorrainville et Rouyn.

Pour encourager l'enseignement de la minéralogie dans nos écoles modèles, nous avons fait préparer des collections de minéraux économiques. Ces collections sont distribuées avec une plaquette descriptive.

Comme par le passé le public a eu recours, pour les essais et analyses de minéraux aux services efficaces des laboratoires subventionnés par le Service des Mines.

Pour fins de publicité le Service des Mines participa en mars dernier à une exposition des richesses minérales du Canada tenue à Winnipeg, ainsi qu'à l'exposition tenue en juin à Québec à l'occasion de la Semaine Nationale.

Des modifications importantes furent apportées à la loi des mines à la dernière session de la Législature, et furent sanctionnées par Son Honneur le lieutenant-gouverneur le 4 avril 1929. L'une des plus importantes de ces nouvelles dispositions pourvoit à la création d'une division de géologie dont les fonctions seront de faire des explorations et des études sur le terrain pour exécuter des levés géologiques et minéralogiques; et de publier des cartes et des rapports géologiques et minéralogiques pour rendre publics les résultats de ces travaux, dans le but d'aider et de promouvoir le développement de l'industrie minière dans la province.

Aussitôt que ces modifications eurent reçu la sanction du lieutenant-gouverneur on prit des mesures pour organiser la division de géologie projetée. Monsieur J.-A. Dresser, géologue bien connu de Montréal, qui s'est toujours spécialement occupé de la géologie des gisements minéraux, fut nommé comme conseil pour organiser et diriger, de concert avec le directeur du Service des Mines, cette nouvelle division. Dès le mois de juin, six missions distinctes énumérées ci-dessous, chacune composée d'un géologue comme chef, avec des assistants techniques et les aides nécessaires, étaient sur le terrain où elles passèrent tout l'été à faire des relevés géologiques.

Le Dr I.-W. Jones étudie la région de la partie supérieure de la rivière Cascaédia, Gaspé, en continuation des études faites antérieurement par M. A. Mailhiot pour le Service des Mines de Québec et par F.-J. Alcock pour la Commission Géologique d'Ottawa.

Le Dr W. A. Parks étudie la stratigraphie de la région pétrolifère de la péninsule de Gaspé, et ira aussi examiner les schistes bitumineux du lac St-Jean, et les terrains gazifères de la plaine du St-Laurent, pour rédiger un rapport suasi complet que possible sur la question du gaz naturel et du naphte dans la province.

Le profeseur A. MacLean a fait la géologie détaillée de terrains minéralisés dans les cantons de Bousquet et de Cadillac, et monsieur L. V. Bell a fait des relevés analogues dans une étendue contiguë.

Monsieur J.-A. Retty a fait la géologie détaillée du canton de MacKenzie, dans la région du lac Chibougamau, en revision de la carte publiée par le Service des Mines en 1911. Cette étude a été entreprise en vue des nombreux travaux de recherches et de prospection qui se font dans cette contrée.

Le Dr Carl Faessler a fait le relevé de la géologie des environs de l'embouchure du Saguenay, en continuation de l'étude des relations entre les roches de l'époque Grenville, et les gneiss et granites dans lesquelles elles sont enclavées. Ces relevés ont été commencés en 1927, continués en 1928, et les résultats furent publiés sous le titre de "Cheminevements géologiques".

of Quebec large sources of building and ornamental stones, which for durability and appearance can successfully compete with any imported stones.

The popularity which met the prospector's classes inaugurated last year in the counties of Abitibi and Témiscamingue, led the Quebec Bureau of Mines to continue the educative work, and this year Mr. Maurice Archambault gave series of lectures at Macamic, La Sarre, Amos, Taschereau, Guigues, Lorrainville and Rouyn.

To encourage the study of mineralogy in our model schools the Bureau of Mines has had prepared educative mineralogical collections, principally of economic minerals. These collections are distributed with a descriptive pamphlet.

As in the past the public has largely used the services of the laboratories which are subsidized by the Bureau of Mines, for the assay and analysis of minerals.

For purpose of publicity the Bureau of Mines took part, in March last, in an exhibition of mineral resources of Canada, held in Winnipeg, and also had an exhibit at the National Week exposition held in June in Quebec.

Important amendments to the Mining Law were passed at the last session of the Legislature, and received the sanction of the Lieutenant-Governor on April 4, 1929. One of the most important of these new measures provides for the establishment of a Division of Geology, whose functions shall be to make geological and mineralogical investigations and explorations in the field; to make and publish geological maps and reports, so as to help prospecting and promote the development of mining in the Province.

As soon as these measures had received the sanction of the Lieutenant-Governor steps were taken to organize the projected Division of Geology. Mr. J.A. Dresser, well-known mining geologist of Montreal, who has always been intimately connected with economic geology, was appointed as consultant geologist, to organize and superintend this new Service, in concert with the Director of Bureau of Mines. So that by the first week of June six district geological parties, enumerated below, each consisting of a geologist, as chief, with technical assistants and camp help, were in the field, where they will remain all summer on geological investigations.

Dr. I. W. Jones, is studying the country of the Upper Cascapédia River, in Gaspé, continuing the work done previously by Prof. A. Mailhiot for the Quebec Bureau of Mines and by Dr. F. J. Alcock for the Federal Geological Survey.

Dr. W. A. Parks is working out the stratigraphy of the oil bearing formations of Gaspé. He will also examine the bituminous shale of Lake St. Jean, and the natural gas formations of the St. Lawrence Valley, to write as complete a report as possible on the question of oil and gas in the Province.

Professor A. MacLean is working out the detailed geology of the mineral deposits of the townships of Bousquet and Cadillac townships, and Mr. L. V. Bell is doing similar work on a contiguous area.

Mr. J. A. Retty is doing geological detail work in McKensie township, in Chibougamau, revising the geological map published in 1911 by the Quebec Bureau of Mines. This work was undertaken owing to the keen interest taken in the region by both the prospectors and the development companies, both of which are actively at work.

Dr. Carl Faessler is carrying on geological work in the region of the mouth of the Saguenay River, in continuation of the mapping of the Grenville rocks and associated gneisses and granites. This work was begun in 1927, and continued in 1928. The results have been published under the title of "Geological Traverses".

On verra, par le court exposé ci-dessus, que tous les travaux entrepris sur le terrain par la division de géologie visent tout particulièrement au côté économique de la géologie.

En résumé, nous pouvons déclarer que l'industrie minière du Canada, et tout particulièrement celle de la province de Québec, font actuellement preuve d'une grande activité, et d'une prospérité sans précédent, qui ne donnent aucun signe de faiblir ou de diminuer. Ceci augure bien pour l'avenir, dans lequel il y a lieu de prévoir pendant de longues années une augmentation toujours croissante de notre production minière et de nouvelles découvertes qui ajouteront encore à notre avoir de richesses naturelles.

En vertu de l'autorité conférée par la "Loi concernant le Pouvoir Exécutif", chapitre 6, section 7 des Statuts Refondus de la province de Québec, 1925, le Service des Mines a été transféré du contrôle du ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, à celui du Ministère de la Voirie, par arrêté-en-conseil en date du 24 avril 1929.

## RAPPORT DU CHEF DE LA DIVISION ADMINISTRATIVE

J'ai l'honneur de vous soumettre quelques notes sur les opérations de la division administrative du Service des Mines pour l'exercice financier terminé au 30 juin 1929.

La prospection s'est continuée activement, mais le nombre de claims jalonnés et enregistrés a été cependant moins considérable. C'est dans la division d'Amos que la diminution a été la plus accentuée; cette division comprend le comté d'Abitibi, moins les cantons de Hébecourt, Duparquet, Destor, Aiguebelle, Montbray, Duprat, Dufresnoy et Cléricky, qui appartiennent à la division de Noranda. Dans la division de Noranda, qui comprend le comté de Témiscamingue et les huit cantons du comté d'Abitibi ci-dessus mentionnés, on constate aussi une diminution appréciable. Par contre, le nombre de claims jalonnés dans le reste de la province, et dont l'enregistrement s'est fait au bureau chef, à Québec, est plus que le double de celui de l'année dernière. La région de Chibougamau, à laquelle les prospecteurs se sont vivement intéressés dans le cours de l'année, relève directement du bureau de Québec, et c'est à ce bureau qu'ont été enregistrés tous les claims jalonnés dans cette région.

Le petit tableau qui suit indique le nombre de claims enregistrés dans les trois divisions durant les deux dernières années.

### NOMBRE DE CLAIMS ENREGISTRÉS

	En 1927-28	En 1928-29
Division d'Abitibi.....	8,959	3,750
Division de Témiscamingue.....	3,476	3,117
A Québec.....	1,272	2,677
	13,707	9,544





ERIK COVE, sur le détroit d'Hudson; le point le plus au nord de la province de Québec.

ERIK COVE, on Hudson Strait; the most northerly point in the Province of Quebec.



LA BAIE WAKEHAM, sur le détroit d'Hudson.

WAKEHAM BAY, on Hudson Strait.

It will be observed by the short preceding statement, that the geological work undertaken by the geological division aims particularly at the economic side of geology.

In conclusion I may state that mineral industry in Canada, and particularly that in the Province of Quebec, enjoys at present an unprecedented activity and prosperity which show no sign of abatement. This augurs well for the future and everything points to a continued growth and expansion of our mining industry for many years to come, and to the probability of new discoveries which will increase our assets of natural resources.

By authority of the "Act Concerning the Executive Power", chap. 6, section 7 of the Quebec Revised Statutes of 1925, the Quebec Bureau of Mines was transferred from the control of the Department of Colonization, Mines and Fisheries to that of the Department of Highways, by Order-in-Council dated April 24, 1929.

## REPORT OF THE CHIEF OF THE ADMINISTRATIVE DIVISION

I have the honour to submit certain notes on the activities of the administrative division of the Bureau of Mines for the fiscal year ended June 30, 1929.

Prospecting has been actively continued, but the number of claims staked and registered is less considerable than last year. The diminution has been most accentuated in the Amos division, which comprises the County of Abitibi, minus the Townships of Hébécourt, Duparquet, Destor, Aiguebelle, Montbray, Duprat, Dufresnoy, and Cléricy, all of which are in the Noranda division. There has also been an appreciable diminution in the Noranda division, which comprises the County of Témiscamingue together with the eight above mentioned townships of the County of Abitibi. On the contrary, the number of claims staked in the rest of the Province and registered at the head office, at Quebec, is more than double that of the previous year. The region of Chibougamau, in which prospectors have evinced a lively interest during the past year, is directly controlled by the Quebec office, where are registered all claims staked in that region.

The following table compares the number of claims registered in the three divisions during each of the last two years.

### NUMBER OF CLAIMS REGISTERED

	In 1927-28	In 1928-29
Abitibi division.....	8,959	3,750
Témiscamingue division.....	3,476	3,117
At Quebec.....	1,272	2,677
	13,707	9,544

Le nombre de permis d'exploitation émis ou renouvelés n'a pas diminué sensiblement. Ce nombre aurait été à peu près le même si un amendement apporté à la loi à la dernière session de la Législature n'avait étendu à 24 mois, au lieu de 12, la durée des claims situés à cent milles ou plus d'un chemin de fer. Cette modification à la loi a surtout profité aux détenteurs de claims de la région de Chibougamau, qui ne sont tenus de prendre le permis d'exploitation que 24 mois après le jalonnement du terrain. En retour de ce délai additionnel accordé aux détenteurs de claims situés à cent milles ou plus d'un chemin de fer, ceux-ci sont tenus de faire des travaux de prospection et de développement équivalents à 50 jours par 40 acres, au lieu de 25 jours, et la moitié au moins de ces travaux doit être exécutée durant les premiers douze mois.

Une superficie totale de 5,803 acres, distribués en 16 titres, ont été vendus durant l'année à titre de concessions minières; nous avons fait, l'année précédente, 20 concessions minières, couvrant une superficie totale de 6,657 acres.

Les plans des principaux endroits de prospection que nous tenons à la disposition des prospecteurs et autres intéressés, avec indication au jour le jour des claims enregistrés, se chiffrent actuellement à 150, soit 20 de plus que l'année dernière.

Les deux tableaux qui suivent donnent, succinctement, la statistique de la partie administrative du Service des Mines.

#### NOMBRE DE TITRES ÉMIS EN 1928-29

Certificats de mineur.....	3,086
Concessions minières.....	16
Permis d'exploitation.....	2,177
Claims enregistrés.....	9,544
Transports enregistrés.....	839

#### TABLEAU DES DIVERS TITRES ÉMIS PAR LE SERVICE DES MINES DE LA PROVINCE DEPUIS 1920-21

Exercice	Nombre de certificats de mineur	Nombre de claims enregistrés	Nombre de permis d'exploitation	CONCESSIONS MINIÈRES	
				Nombre	Acres
1920-21.....	493	335	212	5	464
1921-22.....	509	321	195	4	801
1922-23.....	1 973	1 183	238	8	602
1923-24.....	1,928	1,750	635	9	1,517
1924-25.....	2,239	5,143	1,045	17	3,698
1925-26.....	3,315	9,407	1,074	8	1,733
1926-27.....	3,799	12,686	1,467	33	7,249
1927-28.....	4,090	13,707	2,290	20	6,640
1928-29.....	3,086	9,544	2,177	16	5,803

The number of mining licenses issued or renewed has not diminished appreciably. It would have remained about the same as last year had there not been effected at the last session of the Legislature an amendment to the law increasing from 12 to 24 months the duration of mining claims situated one hundred or more miles from a railway. This modification has benefitted chiefly the holders of claims in the Chibougamau region, who are not required to take out mining licenses sooner than 24 months after the staking of claims. In return for the extension of time granted to holders of claims situated one hundred or more miles from railways, such claim-holders are obliged to perform works of prospecting and development in the amount of 50 days per 40 acres, instead of 25 days, and at least half of that work must be performed within the first twelve months.

A total area of 5,803 acres, distributed in 16 titles, was sold during the year as mining concessions; during the previous year, we made 20 mining concessions, covering a total area of 6,657 acres.

The plans of the principal prospecting districts which we maintain at the disposal of prospectors and other interested parties, showing the claims registered day by day, now number 150, or 20 more than last year.

The two following tables give, concisely, statistics on the administrative section of the Bureau of Mines.

NUMBER OF TITLES ISSUED IN 1928-29

Miners' Certificates.....	3,086
Mining concessions.....	16
Mining licenses.....	2,177
Claims recorded.....	9,544
Transfer of mining rights.....	839

TABLE OF DIVERS TITLES ISSUED BY THE BUREAU OF MINES OF THE PROVINCE SINCE 1920-21

Fiscal Year	MINING CONCESSIONS				
	Number of Miners' Certificates	Number of Claims Recorded	Number of Mining Licenses	Number	Acres
1920-21.....	493	335	212	5	464
1921-22.....	509	321	195	4	801
1922-23.....	1,973	1,183	238	8	602
1923-24.....	1,928	1,750	635	9	1,517
1924-25.....	2,239	5,143	1,045	17	3,698
1925-26.....	3,315	9,407	1,074	8	1,733
1926-27.....	3,799	12,686	1,467	33	7,249
1927-28.....	4,090	13,707	2,290	20	6,640
1928-29.....	3,086	9,544	2,177	16	5,803