

RAPPORT GÉNÉRAL
DU
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
DE LA
PROVINCE DE QUÉBEC

POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 30 JUIN

1932



IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA LÉGISLATURE

QUÉBEC
IMPRIMÉ PAR RÉDEMPTI PARADIS
IMPRIMEUR DU ROI

—
1932

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
PROVINCE DE QUÉBEC

L'HONORABLE M. H.-G. CARROLL, LL. D.,

Lieutenant-gouverneur de la province de Québec.

Monsieur le lieutenant-gouverneur,

En conformité de l'article 5, chap. 94 tel qu'amendé par 20 Geo. V, ch. 19, et 7 chap. 95, des Statuts refondus de la province de Québec, 1925, j'ai l'honneur de vous soumettre un rapport général sur le fonctionnement du département des Travaux publics, pendant l'année financière 1931-1932.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le lieutenant-gouverneur,

Votre très humble serviteur,

Le ministre des Travaux publics,

J. N. FRANCOEUR.

QUÉBEC, le 12 octobre 1932.

NOTES HISTORIQUES

Le 1er juillet 1867, date de l'entrée en vigueur de la Confédération, le ministère des Travaux publics a été créé et uni au ministère de l'Agriculture; toutefois il n'a été définitivement organisé que le 15 juillet, 1867, alors que l'honorable M. Louis Archambault a été nommé commissaire.

Jusqu'au 8 mai, 1888, ce ministère a été administré avec celui de l'Agriculture et, à cette date, (57 Vict. ch. 8), il a été constitué un ministère séparé et fut ainsi jusqu'au 3 juillet, 1901, alors qu'il fut uni au ministère de la Colonisation (1 Ed. VII, ch. 8).

Le 3 juillet, 1905, (5 Ed. VII, ch. 12), il fut séparé de la Colonisation et uni au ministère du Travail.

Le 11 mars, 1931 (21 Geo. V, ch. 19, 1930-31), les ministères des Travaux publics et du Travail ont été divisés et l'arrêté ministériel nécessaire pour que cette loi devienne en vigueur a été passé le 22 octobre, 1931 (O.C. 2746).

Le 28 octobre, 1931, l'honorable M. C. J. Arcand a été nommé ministre du Travail et l'honorable M. J. N. Francoeur a gardé et continué l'administration des Travaux publics.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Lettre du ministre des Travaux publics à Son Honneur le lieutenant-gouverneur.....	5
Notes historiques.....	6
Liste des divers services et des principaux officiers du Ministère des Travaux publics.....	9
Chap. I.— <i>Construction et entretien des ponts-routes.</i> —Rapport de l'ingénieur-en-chef.....	11
II.— <i>Construction et entretien des édifices du Gouvernement.</i> —Rapport des architectes.....	19
III.— <i>Prévention des incendies.</i> —Rapport du commissaire.....	31
IV.— <i>Chemins de fer.</i> —Rapport du directeur des chemins de fer.....	37
Tableau F.—Chemins de fer de la province de Québec.....	41
V.— <i>Ponts et chemins de péages.</i> —Rapport du directeur.....	57
VI.— <i>Secours contre le chômage.</i> —Rapport du directeur..	63
Appendice I.—Circulaire No 1: Aide aux chômeurs.....	69
Appendice II.—Circulaire No 2: Aide aux chômeurs.....	74
Appendice III.—Statistiques générales.....	78
Appendice IV.—Montants engagés et payés.....	80

VII.— <i>Recettes et dépenses.</i> —Rapport du comptable.....	85
<i>Assurances du Gouvernement contre les incendies.</i> —Rapport du comptable.....	91
Appendices au rapport général.....	97
Appendice A.—Prison des femmes, à Québec.....	99
Appendice B.—Le musée provincial de Qué- bec.....	101
Appendice C.—Hauts-reliefs du musée provin- cial de Québec.....	103

ILLUSTRATIONS

Hors-texte.....	16-18-100-102-104
-----------------	-------------------

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

L'HONORABLE J. N. FRANCOEUR, C.R., *ministre des Travaux publics et du Travail jusqu'au 28 octobre 1931, et ministre des Travaux publics depuis.*

IVAN E. VALLÉE, B.Sc.A., *sous-ministre des Travaux publics et du Travail jusqu'au 12 novembre 1931, et sous-ministre des Travaux publics depuis; ingénieur-en-chef et directeur des chemins de fer.*

LISTE DES DIVERS SERVICES ET DES PRINCIPAUX OFFICIERS

A.—CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES PONTS-ROUTES.

OLIVIER DESJARDINS, B.Sc.A. . . . ingénieur-en-chef adjoint et sous-directeur des chemins de fer.
J. G. O'DONNELL, B.Sc., I.C. . . . ingénieur de l'entretien.
F. B. PAINCHAUD, B.Sc.A. ingénieur en construction métallique.
CAMILLE MILOT, B.Sc.A. assistant de l'ingénieur-en-chef adjoint.
J. C. L. TREMPE, B.Sc.A. assistant de l'ingénieur de l'entretien.

B.—CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES ÉDIFICES PARLEMENTAIRES ET AUTRES, Y COMPRIS PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS.

SYLVA FRAPPIER. architecte et directeur des travaux publics.
LÉOPOLD FONTAINE. architecte.
A. H. TREMBLAY. architecte.

C.—PRÉVENTION DES INCENDIES.

ERNEST LAVIGNE, B.Sc.A. commissaire.
F. X. AHERN, B.Sc., I.C. commissaire adjoint.

D.—CONTENTIEUX.

MAXIME MORIN, C.R. officier en loi.

E.—COMPTABILITÉ.

ARTHUR GAGNON. comptable-en-chef.
LÉONIDAS BLAIS. assistant-comptable.
J. A. TAILLON. comptable de la branche des ponts-routes.

F.—CHÔMAGE.

IVAN E. VALLÉE.....directeur.
M. L. GUIMONT, B.Sc.A.....assistant-directeur.
J. T. O'MALLEY.....secrétaire.

G.—SECRÉTARIAT.

ALPHONSE GAGNON.....secrétaire.
ÉLZÉAR THERRIEN.....assistant-secrétaire.

H.—RÉGISTRARE.

J. E. GARNEAU.....régistrare.
J. G. DUCHESNEAU.....assistant-régistrare.

I.—SERVICE DES ACHATS.

ADÉLARD CÔTÉ.....pourvoyeur, à Québec, et secré-
taire du sous-ministre.
J. E. LESAGE.....pourvoyeur, à Montréal.

J.—BUREAU DE POSTE.

ARTHUR PAQUET.....maître de poste.
J. L. HUDON.....assistant.

K.—CHEMINS DE FER.

L.—PONTS ET CHEMINS DE PÉAGES.

(Ces deux services sont sous la direction du sous-ministre.)

M.—EMBELLISSEMENT ET DÉCORATIONS FLORALES.

LOUIS CHOLLET.....jardinier-en-chef.

N.—SERVICE DES ATELIERS.

GEORGES LAVOIE.....surintendant et surveillant gé-
ral.
ÉD. BLOUIN.....contremaître des menuisiers.
ALPHONSE PROULX.....contremaître des plombiers.
ALPHONSE GAGNON.....contremaître des électriciens.
ÉD. PICARD.....contremaître des peintres.
GEORGES FLEURY.....contremaître des journaliers.
JOS. PARÉ.....chef du système de chauffage.

O.—ENTRETIEN DES ÉDIFICES PARLEMENTAIRES
(NETTOYAGE).

THÉODORE BERNARD.....surintendant.

RAPPORT GÉNÉRAL
DU
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CHAPITRE I
CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES PONTS-ROUTES
RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF

QUÉBEC, le 30 juin 1932.

A l'honorable M. J. N. FRANCOEUR, c.r.,
Ministre des Travaux publics,
Hôtel du Gouvernement,
Québec.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport concernant la construction et l'entretien des ponts-routes pour l'année 1931-1932.

Il est à remarquer que les ponts ayant un débouché d'au delà de 20 pieds, pour le passage des eaux, sont sous la juridiction du service des ponts de votre ministère, et que ces ponts doivent être de nature permanente, c'est-à-dire, en acier ou béton.

A

SERVICE DE CONSTRUCTION

Le nombre de ponts-routes construits cette année a légèrement diminué et celui des ponts en construction à la fin de juin 1932 est substantiellement réduit, par suite de la crise économique qui sévit actuellement. Dans les circonstances, nous recommandons aux municipalités, autant que la chose est possible, de consolider et de protéger efficacement leurs ponts en bois afin de les faire durer encore quelques années, pourvu, chaque fois, que la solidité et la sécurité du pont ne soient pas compromises.

Sur la demande de la municipalité, lorsqu'il s'agit de la construction d'un nouveau pont permanent, nos ingénieurs sont chargés de faire un examen des lieux dans le but d'obtenir tous les renseignements nécessaires, et c'est à la suite de cette visite que les plans et devis sont soigneusement préparés. Nous nous efforçons de prévoir, dans la préparation de ces documents, à l'utilisation de produits de la province de Québec, et nous tenons compte, dans la détermination économique du genre de pont à adopter, de l'emploi de la main d'oeuvre locale.

Les municipalités sont au courant de l'importance des ponts permanents construits avec le concours du gouvernement, particulièrement, lorsque ces ponts sont sur des routes principales.

L'état ci-après donne un aperçu du travail accompli par votre service des ponts-routes:

Nombre de ponts construits depuis le 1er juillet 1908 au 1er juillet 1932.....	1,257
Coût des ponts construits.....	\$ 15,363,610.62
Subvention du Gouvernement pour les ponts construits.....	\$ 9,817,002.37
Longueur totale de superstructure des ponts construits.....	121,867 pds
Nombre de ponts construits depuis le 1er juillet 1931 au 1er juillet 1932.....	73
Nombre de ponts en construction au 1er juillet 1932.....	25
Longueur totale des ponts en construction.....	13,870 pds
Estimé du coût des ponts en construction, y compris ceux des grands ponts.....	\$ 6,144,904.00

D'après ce tableau, vous observerez que les montants représentant le coût des ponts construits de même que le coût des ponts en construction, ont été considérablement augmentés à cause du

programme de construction des grands ponts, inauguré au mois de septembre dernier et autorisé par la loi 21, Geo. V, Ch. 5.

Parmi les principaux ponts construits au cours de l'année finissant le 30 juin 1932, mentionnons les suivants: Pont inter-provincial sur la rivière Ottawa, entre Grenville, P.Q., et Hawkesbury, Ont.; pont sur la rivière Gatineau, entre le village de la Pointe Gatineau et Hull, comté de Hull; pont sur la rivière Bécancour, entre Ste-Gertrude et St-Célestin, comté de Nicolet; pont du "Gros Ruisseau", entre St-Irénée et La Malbaie, comté de Charlevoix; pont du "Bassin" sur la rivière Chicoutimi, à Chicoutimi, comté de Chicoutimi; pont "Migneault" sur la rivière Ticouapé, à Normandin, comté Lac-St-Jean; pont "Chandonnet" sur la petite rivière Duchêne, à St-Jacques de Parisville, comté Lotbinière; pont sur la rivière l'Assomption entre Joliette et St-Charles-Borromée, comté Joliette; pont "Lambert" sur la rivière Ragged, à Irlande-Nord, comté Mégantic; pont sur la rue South, sur la rivière Yamaska, à Cowansville, comté Missisquoi; pont du village sur la rivière Jacques-Cartier, à Pont Rouge, comté Portneuf; pont sur la rivière Henri, à St-Octave de Dosquet, comté Lotbinière; pont sur la rivière du Sud, à St-Cajetan d'Armagh, comté Bellechasse; pont "Lamarche" sur la rivière La Tortue, à Laprairie, comté Laprairie; pont du village sur la rivière Pike, à St-Pierre de Véronne, comté Missisquoi; pont "Wing" sur la rivière Petite Montréal, à St-Luc, comté de St-Jean.

Voici quelques ponts en voie de construction au 30 juin 1932: Pont sur la rivière Nicolet, à Victoriaville, comté d'Arthabaska; pont du village sur la rivière Yamaska, à Adamsville, comté Brome; pont "Agnès" sur la rivière Chaudière, au Lac Mégantic, comté Frontenac; pont sur la rivière Petit Pabos, à Ste-Adélaïde de Pabos, comté Gaspé; pont en face de l'Eglise de St-Casimir, sur la rivière Ste-Anne, à St-Casimir, comté Portneuf; pont sur la rivière Beaudette, à Ste-Claire-d'Assise, comté Soulanges; pont "Landry" sur la rivière du Bic, à Ste-Cécile-du-Bic, comté Rimouski; pont sur le ruisseau, à St-Sévère, comté St-Maurice; pont "St-Ludger" sur la rivière du Loup, à la Rivière du Loup, comté Rivière du Loup; pont sur la rivière Noire, entre Durham-Sud et Canton Melbourne, comté Drummond; pont "Marquis" sur le ruisseau Laroche, à Ste-Justine, comté Dorchester; pont "Mitchell" sur la rivière Blanche, à Templeton-Est, comté Papineau; pont sur la décharge du Lac Pohénégamook, à Estcourt, comté Témiscouata.

COMMENTAIRES SUR CERTAINS GRANDS PONTS CONSTRUITS
DURANT L'ANNÉE ECOULÉE OU ACTUELLEMENT
EN VOIE DE CONSTRUCTION

Le pont interprovincial sur la rivière Ottawa reliant Grenville, Que., et Hawkesbury, Ont., a été officiellement inauguré le 21 octobre 1931, et les travaux de construction du nouveau pont sur la rivière Gatineau, entre la ville de Hull et le village de la Pointe Gatineau, sont entièrement terminés, le pont ayant été ouvert à la circulation au mois de novembre 1931.

Quant à la construction du pont de Gaspé, qui est sous la direction de la Compagnie du Pont de Gaspé, Limitée, nous sommes portés à croire que les travaux seront terminés cet automne et l'ouverture du pont se fera tout probablement au mois de septembre ou octobre.

Yamaska-Est — Yamaska-Ouest :

Le pont sur la rivière Yamaska, entre Yamaska-Est et Yamaska-Ouest, dans le village de St-Michel, comté d'Yamaska, est composé de six travées métalliques, y compris une travée tournante, formant une longueur totale de 985 pieds, avec une voie charretière de 24 pieds et deux trottoirs de 4'6". Les travaux ont été commencés au mois d'août dernier et ont progressé avec toute la diligence possible. Le pont a été ouvert à la circulation le 13 juin 1932. Ce pont qui est situé sur le parcours de la route qui conduit de Québec à Montréal, via la rive sud, élimine la nécessité de la traverse (bac) à St-Michel d'Yamaska, et, par ce fait, améliore considérablement la circulation sur cette route importante de la province.

St-François-du-Lac — St-Thomas-de-Pierreville :

Le pont sur la rivière St-François, entre les villages de St-François-du-Lac et St-Thomas-de-Pierreville, comté d'Yamaska, comprend 21 travées en béton armé et 5 travées métalliques formant une longueur totale de 1932 pieds. La voie charretière aura 24 pieds de largeur et chacun des trottoirs 4'6". Les travaux ont été commencés à la fin du mois d'août dernier et progressent d'une manière satisfaisante. Pour compléter l'ouvrage il reste à parachever les travaux d'approches, faire l'application de la surface d'usure sur la voie charretière, la construction des trottoirs de même que l'installa-

tion électrique sur le pont. Cette construction devrait être complétée pour le mois d'août alors que le pont pourra être ouvert au public voyageur. Ce pont est également situé sur la route qui conduit de Québec à Montréal, via la rive sud.

Sorel — St-Joseph-de-Sorel:

Le pont sur la rivière Richelieu, entre la cité de Sorel et le village de St-Joseph-de-Sorel, aura une longueur totale de 890 pieds et sera composé de trois travées principales dont l'une, au centre, comprendra une travée bascule à double volée de 200 pieds, et de dix travées de viaduc en béton armé. La largeur de la voie charretière sera de 24 pieds avec deux trottoirs de 5'0". Les travaux ont été commencés au début du mois de septembre dernier. La sous-structure de ce pont est presque entièrement terminée et le montage de la superstructure est commencé. Il reste à parachever la chaussée et les trottoirs ainsi qu'à peindre la superstructure métallique. Les travaux des approches sont pratiquement finis et des soumissions seront demandées prochainement pour la construction de la maison de perception de même que pour l'installation du système d'éclairage et de force motrice pour l'opération de la travée bascule. Tout l'ouvrage sera probablement complété en entier cet automne et le pont sera alors ouvert à la circulation. Ce pont est également situé sur la route qui conduit de Québec à Montréal, via la rive sud, et formera, avec les deux derniers ci-dessus mentionnés, un groupe de ponts qui faciliteront énormément le parcours de cette route au public voyageur, et seront d'une aide vitale au développement de cette région.

Chicoutimi — Ste-Anne-de-Chicoutimi:

Le pont sur la rivière Saguenay, entre la ville de Chicoutimi et le village de Ste-Anne-de-Chicoutimi, aura une longueur totale de 1485'0", comprenant sept travées métalliques, y compris une travée tournante; la voie charretière sera de 20 pieds avec deux trottoirs de 5'0" chacun. Des soumissions ont été demandées en septembre pour la construction du pont proprement dit; les unités de la sous-structure sont en voie de construction, et nous espérons qu'elles seront terminées dès l'automne prochain afin que le montage de l'acier puisse commencer durant l'hiver. Quant aux approches, des soumissions ont également été demandées au mois d'août dernier, les travaux ont été commencés le même mois et 90% de l'ouvrage est maintenant effectué.

Village Montmorency — Ile d'Orléans :

Une autre entreprise de grande envergure est le pont qui traversera le St-Laurent et reliera le village Montmorency et Ste-Pétronille de l'Ile d'Orléans. Sa longueur sera de 5700 pieds, avec une voie charretière de 20 pieds de largeur et deux trottoirs de 5'0" chacun. Des contrats ont déjà été accordés pour une partie du pont de même que pour l'approche du côté de Village Montmorency.

La partie du pont en voie de construction, comprend 15 travées de 150'0" et 18 travées de 60 pieds, représentant une longueur de 3330 pieds. Les travaux progressent d'une manière satisfaisante.

Quant à la partie centrale du pont, les plans de détails se rapportant à cette importante section de l'entreprise sont à se compléter.

Les approches du pont proprement dit auront une longueur d'environ 2145 pieds du côté du Village Montmorency, et au delà de 6755 pieds du côté de l'Ile. Les travaux de l'approche du côté du Village Montmorency ont été commencés à la fin de l'été dernier pour se continuer jusqu'aux derniers jours de l'automne, alors qu'il a été nécessaire de suspendre l'ouvrage à cause de la saison rigoureuse. Les travaux ont été repris dans le courant du mois de mai dernier, et, actuellement, l'ouvrage a été effectué sur une distance au delà de 1700 pieds. Nous espérons voir cette approche terminée à l'automne.

Nous joignons à ce rapport quelques photographies de ponts construits par certaines municipalités mais subventionnés par ce département, de même que de quelques ponts qui ont été construits entièrement aux frais du département.

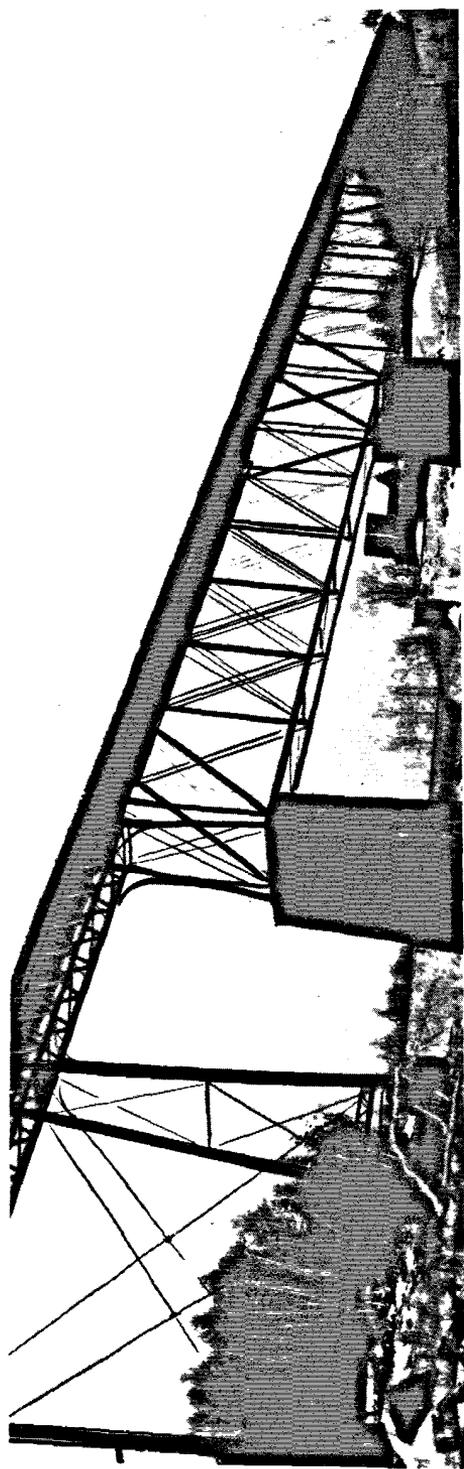
B

SERVICE D'ENTRETIEN

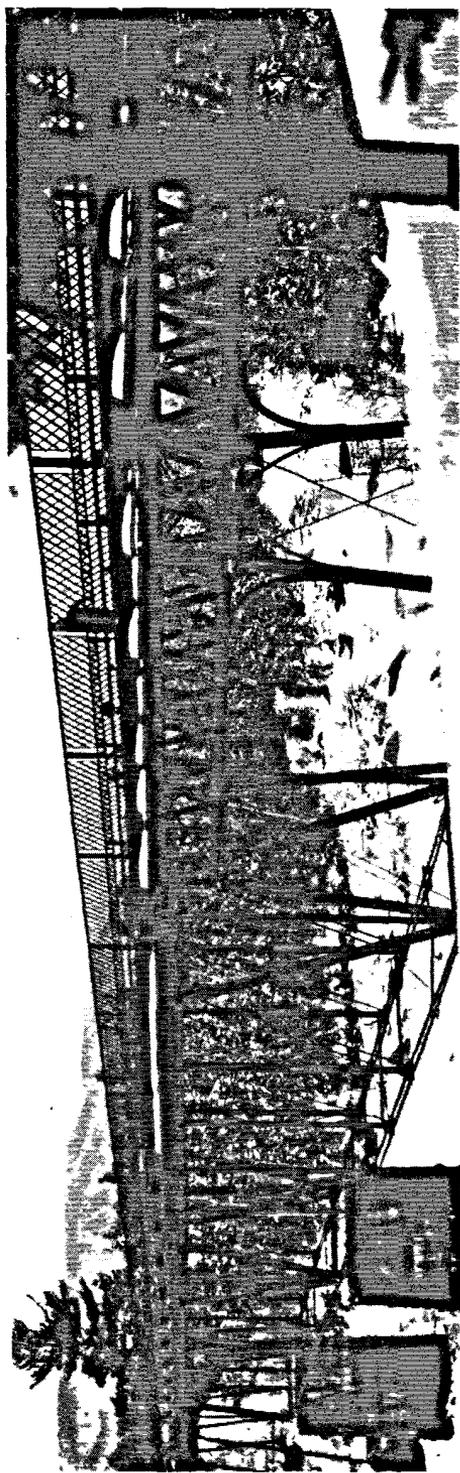
Une fois terminés et acceptés, les ponts subventionnés qui sont la propriété des municipalités et qui tombent dans la catégorie de ceux dits permanents (acier ou béton) de plus de 20 pieds de portée, sont entretenus par le département.

Autrefois, les municipalités devaient voir à l'entretien de ces constructions et elles s'engageaient à les tenir en bon état de conservation, exemptes de péage, pour l'utilité du public voyageur.

En 1922, le gouvernement jugea bon d'établir un service particulier, pour coopérer avec les différentes municipalités et leur fournir les données techniques requises pour entretenir convenablement leurs ponts.



VUE DE L'ANCIEN PONT DU CHEMIN DE FER GOSFORD SUR LA RIVIÈRE JACQUES-CARTIER, À STE-CATHERINE, COMTÉ FORTNEUF.—
No 1.—Converti en pont route, avec plancher en bois d'une largeur de 12 pieds.



No 2.—MÊME PONT AMÉLIORÉ PAR LE SERVICE D'ENTRETIEN EN 1932. La voie charretière a été élargie à 16 pieds, avec dalle en béton armé et garde-corps treillisé en métal de chaque côté.

Comme on le publiait dans le rapport de l'an dernier, depuis mai 1930, le département des travaux publics a subventionné des travaux de réparation, voire même d'amélioration dans bien des cas.

Ce rapport annuel est donc le deuxième depuis que le département s'est chargé de l'entretien de certains ponts:

En outre d'un grand nombre d'autres inspections, projets, estimés, calculs, etc., le service d'entretien a exercé ses opérations sur 188 ponts où des travaux ont été effectués (non compris 33 autres ponts mis en bon état, comme travaux provinciaux à même les fonds du chômage en mai et juin 1932).

L'importance du réseau routier de cette province, l'augmentation considérable, surtout en poids, des véhicules moteurs de toutes sortes, apportent au personnel technique du service d'entretien, en dépit des marges de sécurité prévues par le département il y a dix, quinze ou vingt ans, dans la construction des ponts, des problèmes de plus en plus épineux à résoudre pour maintenir la condition des ponts conforme aux progrès et aux exigences de la locomotion moderne sur les routes.

Tant pour les motifs ci-dessus que par suite du chômage en certains milieux, les demandes affluent de partout pour des travaux de réparation et d'amélioration aux ponts.

Encore cette année, le service d'entretien a dû faire face aux demandes les plus urgentes. Citons les ponts où des travaux importants ont été exécutés:

Pont sur la rivière Bécancour, à St-Louis de Blandford, comté d'Arthabaska, (dont partie sur chômage); Pont Kelly, à Bonaventure, comté Bonaventure, (dont partie sur chômage); pont sur la rivière des Envies, à St-Stanislas, comté Champlain; pont Nicol, à East-Angus, comté Compton; pont Larocque, à Notre-Dame-du-Bon-Conseil, comté Drummond; pont Francoeur, à St-Gilles, comté Lotbinière; pont sur la rivière Matane, à St-Jérôme, comté Matane; pont Taschereau-Parent, à Beaupré, comté Montmorency, (partie sur chômage); pont sur la rivière Batiscan, à Notre-Dame des Anges, comté Portneuf; les ponts Société, Paré et Égypte, à St-Valérien-de-Milton, comté Shefford; pont du Chenal Tardif, à Notre-Dame de Pierreville, comté d'Yamaska; et nombre d'autres où des travaux de moindre importance ont été effectués.

Au cours du deuxième semestre de l'année 1931-32, l'entretien des ponts a été continué sur les allocations du secours contre le chômage. Il est à noter que la saison rigoureuse (novembre à mars) ne nous permet pas d'entreprendre certains travaux, tels que, peinture, application de couches d'usure, confection de béton, etc., et il nous faut hâter les travaux durant la belle saison.

Des ponts entretenus ou réparés sous la direction du service d'entretien, quatre valent une mention spéciale à cause de l'importance des travaux.

Le pont Rouille, à St-Théophile du Lac, comté Champlain, où il a fallu refaire la sous-structure de ce pont à tablier supérieur; le pont Larocque, à Notre-Dame-du-Bon-Conseil, emporté par les glaces de la débâcle, reconstruction modifiée; le pont Gosford, à Ste-Catherine, Comté de Portneuf, superstructure renforcée, tablier élargi et refait avec garde-corps; et le pont Galipeault, entre Ste-Anne-de-Bellevue et l'Île Perrot, où d'importantes réparations et consolidation des murs d'approche du côté de Ste-Anne ont été faites. La majeure partie des travaux était terminée au 30 juin 1932.

Les municipalités, tout en restant propriétaires des ponts, se désintéressent passablement de les maintenir en bon état, lorsqu'elles doivent défrayer le coût des travaux à cette fin, mais, depuis que le département a pris à sa charge l'entretien des ponts, les demandes abondent et le personnel du service a fort à faire durant la belle saison pour mener à bonne fin les travaux que, durant l'hiver, notre personnel a dû étudier et élaborer.

Nous insérons à ce rapport quelques photographies de ponts où des travaux importants ont été effectués par votre service d'entretien.

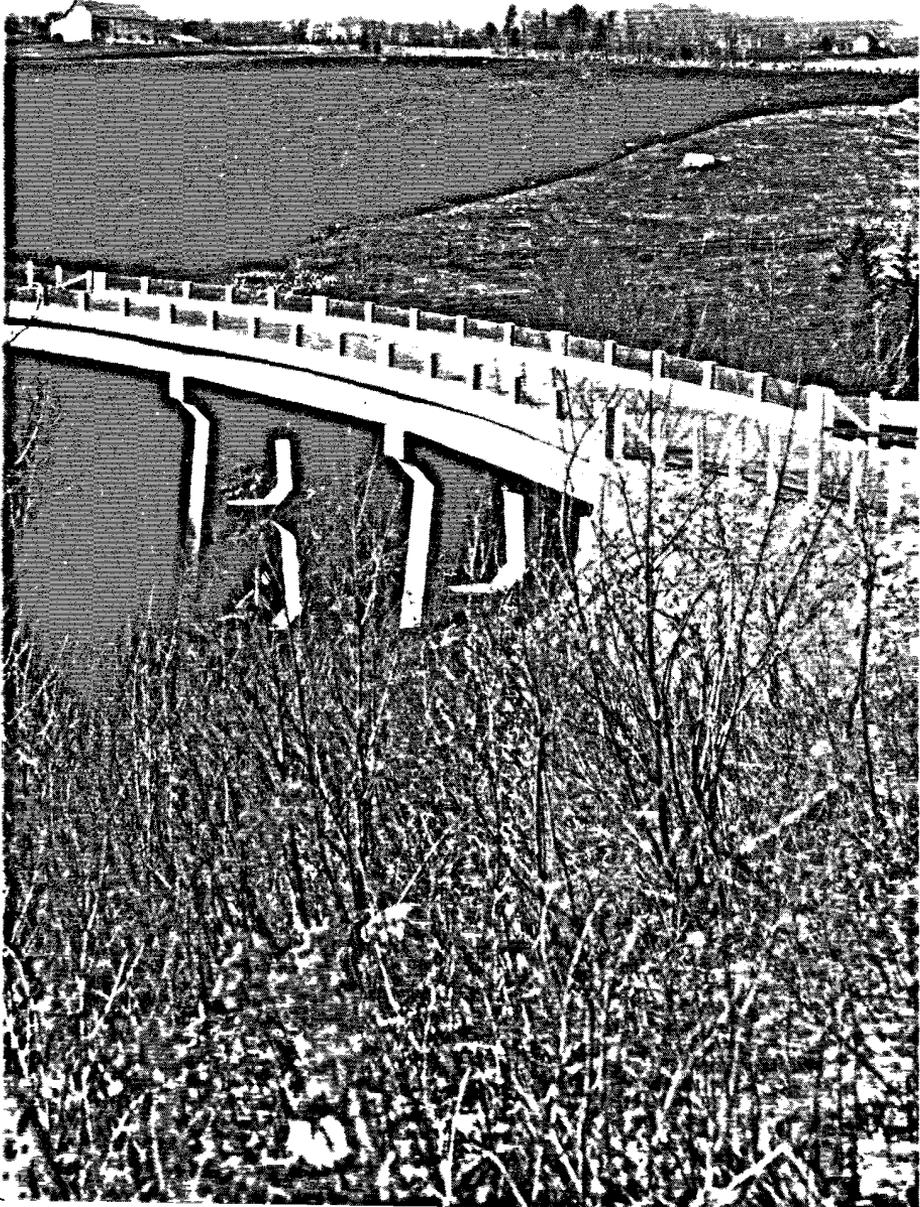
Je n'ai qu'à me flatter de la bonne collaboration du personnel et de la coopération de tous, et, en particulier, des principaux officiers: MM. Olivier Desjardins, ingénieur-en-chef-adjoint, John G. O'Donnell, chef du service d'entretien, F. B. Painchaud, ingénieur en construction métallique, Camille Milot, assistant de l'ingénieur-en-chef-adjoint, et Lucien Trempe, premier assistant au service d'entretien.

Humblement soumis,

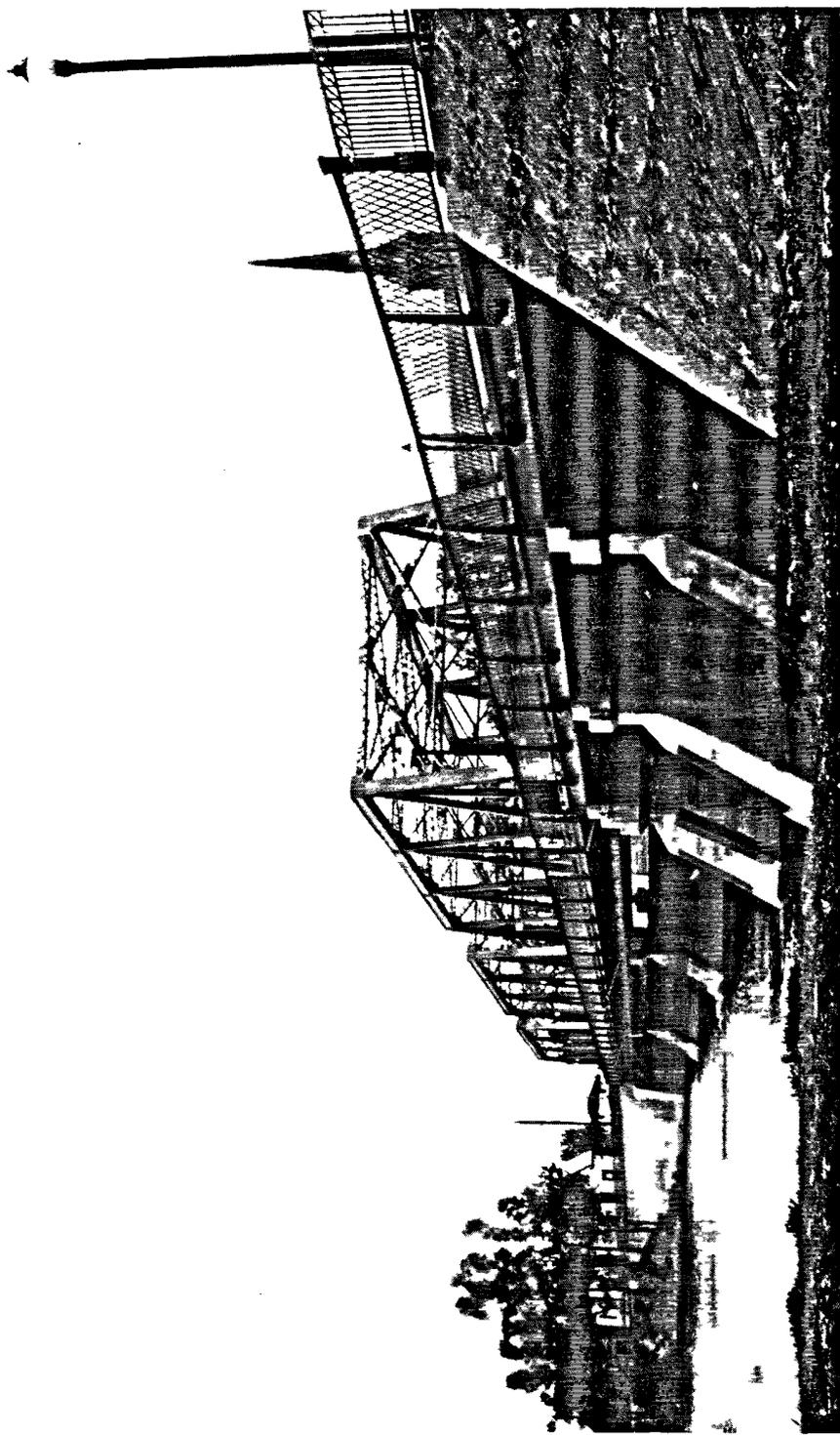
L'ingénieur-en-chef,

IVAN É. VALLÉE,

Sous-ministre.



PONT "LAMBERT" SUR LE RUISSEAU "RAGGED" À ST-ADRIEN D'IRLANDE, COMTÉ MÉGANTIC.—Longueur 161 pieds, composé de trois travées, avec tablier en béton armé reposant sur deux culées en béton et deux chevalets en béton armé. Largeur 20 pieds. Construit en 1931. Ce pont offre la particularité qu'il est en courbe.



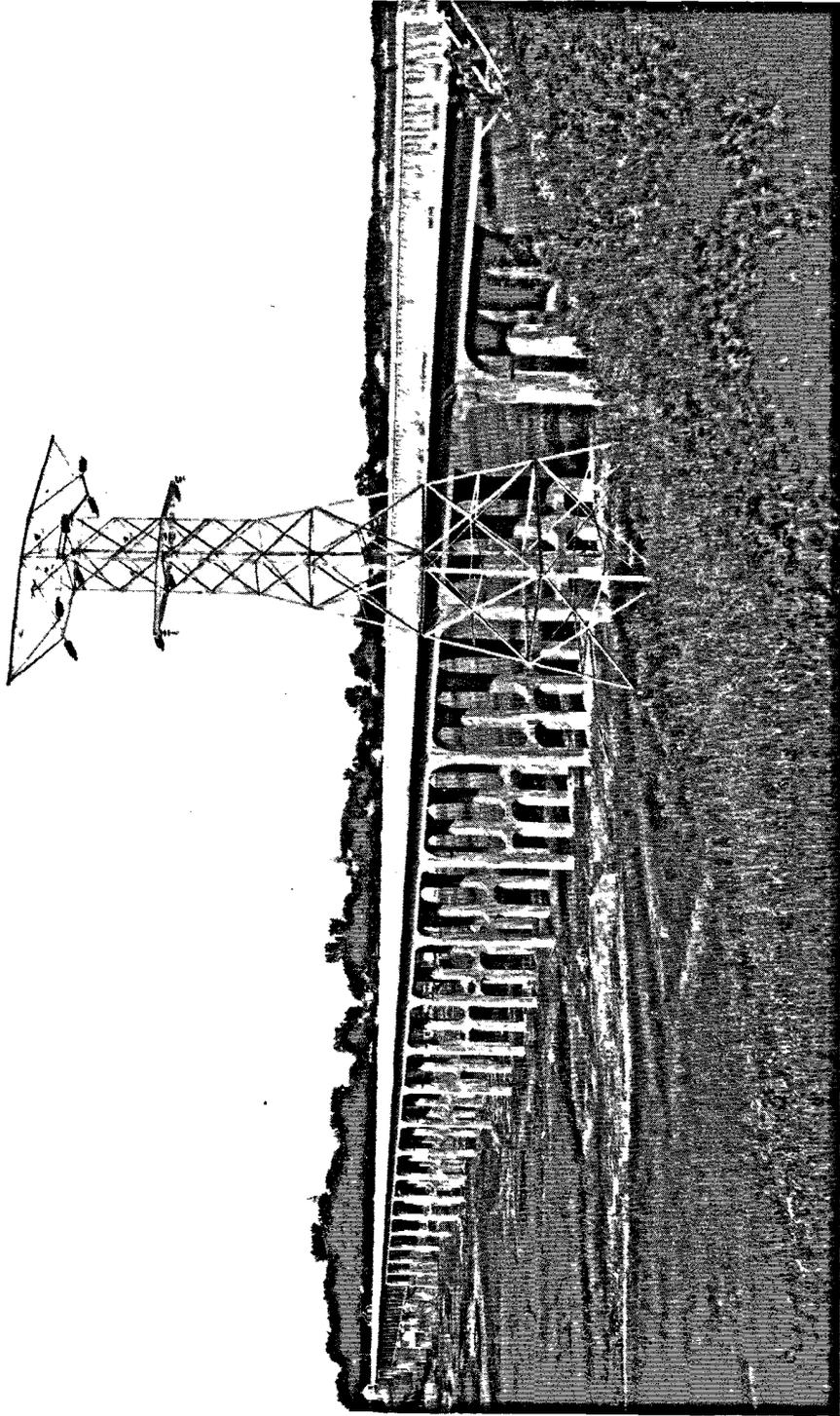
PONT SUR LA RIVIÈRE GATINEAU ENTRE LE VILLAGE DE LA POINTE GATINEAU ET HULL, COMTÉ DE HULL. Ce pont à superstructure métallique a une longueur totale de 679 pieds et comprend six travées; trois de 170 pieds libre chacune et trois de 45 pieds libre chacune et reposant sur sous-structure en béton. Voie charretière de 27 pieds, deux trottoirs de 5 pieds chacun sur travées principales et deux trottoirs de sept pieds et un pouce sur travées approches. Érigé en 1931.



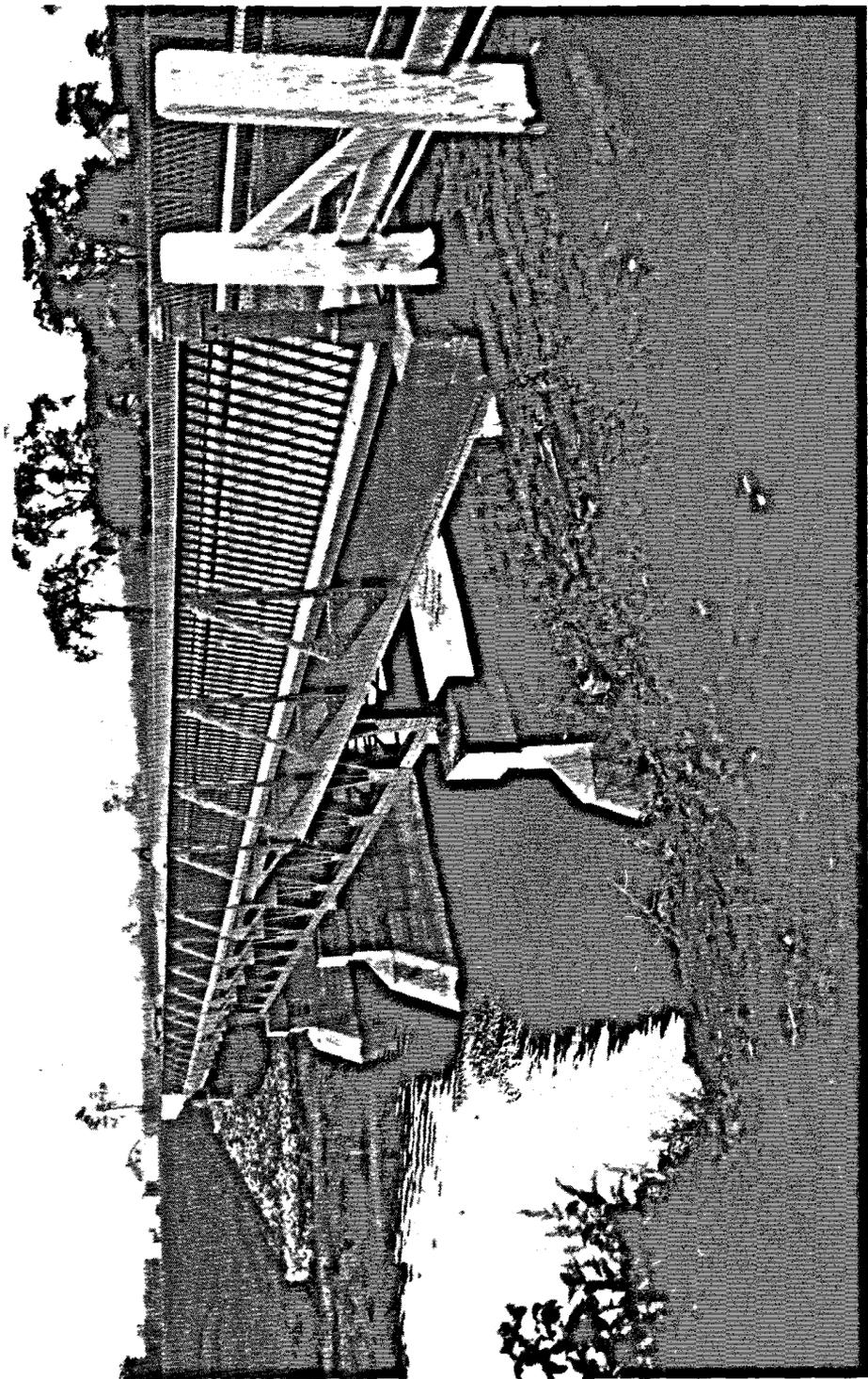
PONT "TURCOTTE" SUR LA RIVIÈRE DU BIC, AU BIC, COMTÉ DE RIMOUSKI.—Ce pont comprend une arche en béton armé d'une longueur de 80 pieds, avec une voie charretière de 20 pieds de largeur. Construit en 1931.



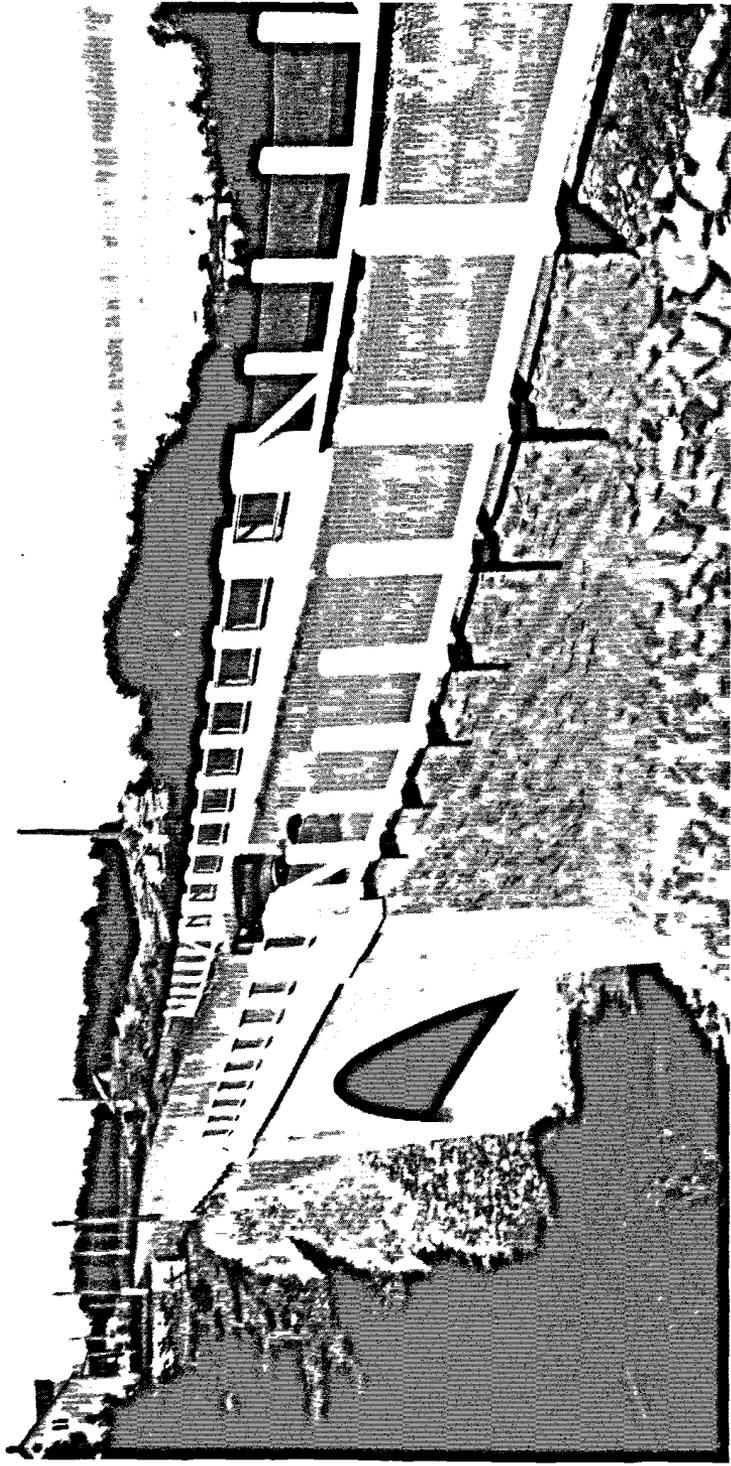
PONT SUR LA RIVIÈRE ST-FRANÇOIS ENTRE ST-FRANÇOIS-DU-LAC ET ST-THOMAS-DE-PIERREVILLE, COMTÉ D'YAMASKA. — Vue montrant la partie du pont immédiatement au-dessus de la rivière, soit la partie à superstructure métallique avec tablier supérieur. Les trottoirs sont en porte-à-faux, avec balustrades en béton armé. On remarque à l'arrière plan, le pont du chemin de fer.



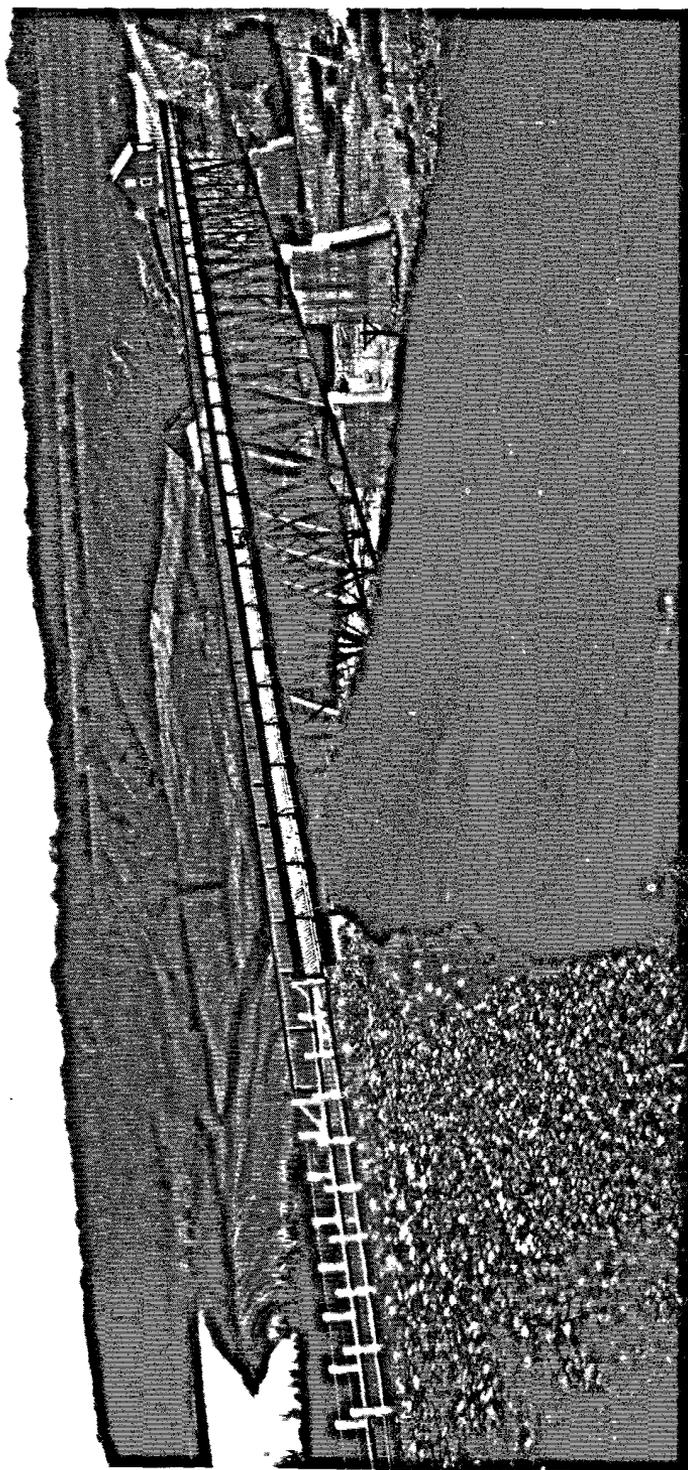
PONT SUR LA RIVIÈRE ST-FRANÇOIS, ENTRE ST-FRANÇOIS-DU-LAC ET ST-THOMAS-DE-PIERREVILLE, COMTÉ D'YAMASKA.—(Vue générale.)—Longueur totale: 1932 pieds. Comprend 26 travées, dont 5 à superstructure métallique de 155 pieds chacune, sur sous-structure en béton; 19 de 55 pieds et 2 de 56 pieds chacune, formées de poutres en béton armé sur chevalets aussi en béton armé, voie charretière de 24 pieds de largeur, et deux trottoirs de 4 pieds et 6 pouces chacun.



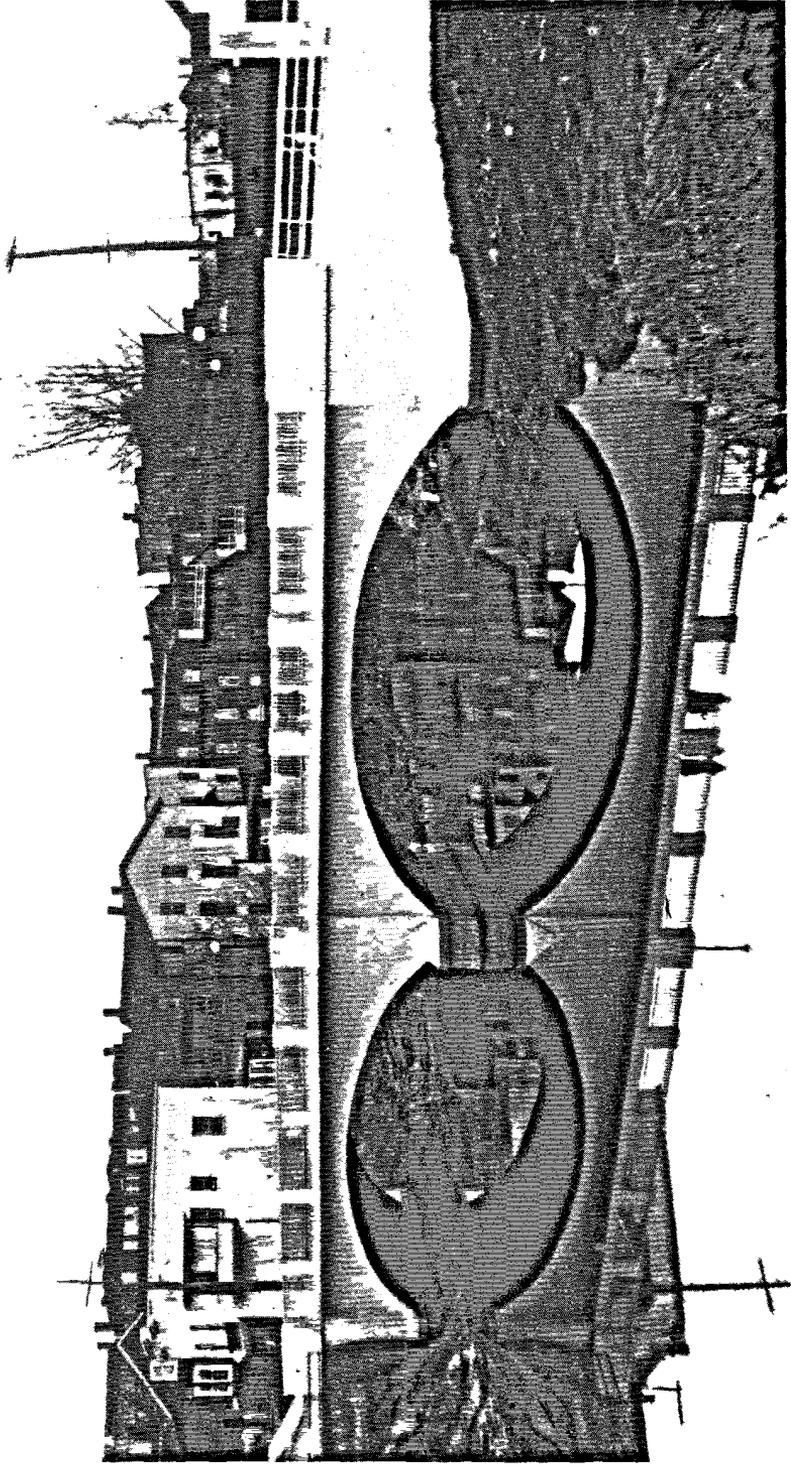
PONT SUR LA RIVIÈRE L'ASSOMPTION ENTRE ST-CHARLES-BORROMÉE ET JOLIETTE, COMTÉ JOLIETTE.—Pont à superstructure métallique d'une longueur totale de 276 pieds; comprend 2 travées de 85 pieds libre chacune et 2 travées de 53 pieds libre chacune, reposant sur sous-structure en béton. Voie charrettière de 24 pieds et deux trottoirs de 5 pieds chacun. Érigé en 1931.



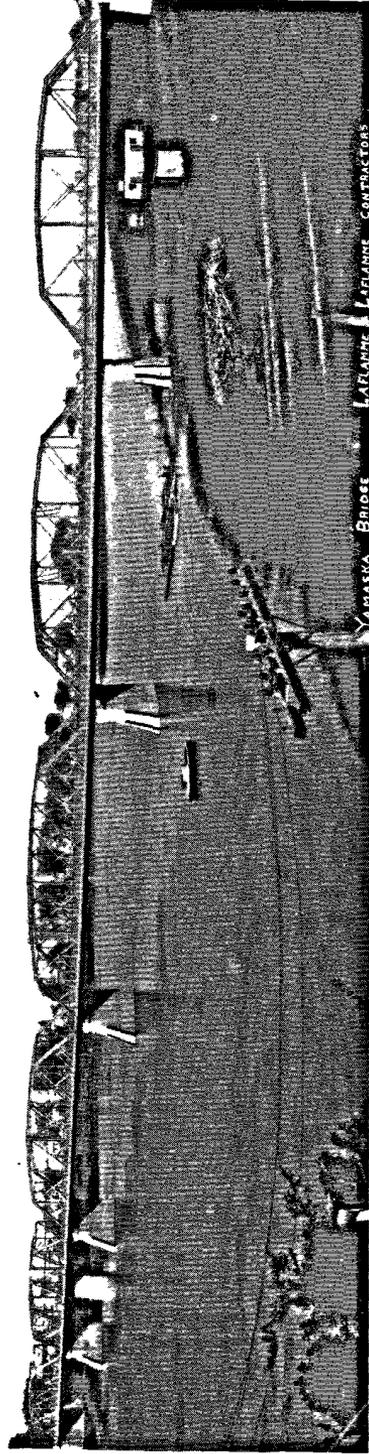
PONT "SUN" SUR LE RUISSEAU DIT À SÈM, CANTON DALBAIRE (ST-ÉDOUARD-DE-MÉCHINS), COMTÉ MATANE. — Arche en béton armé d'une longueur de 80 pieds avec voie charretière de 20 pieds de largeur. Pont construit sur le Boulevard Perron en 1931.



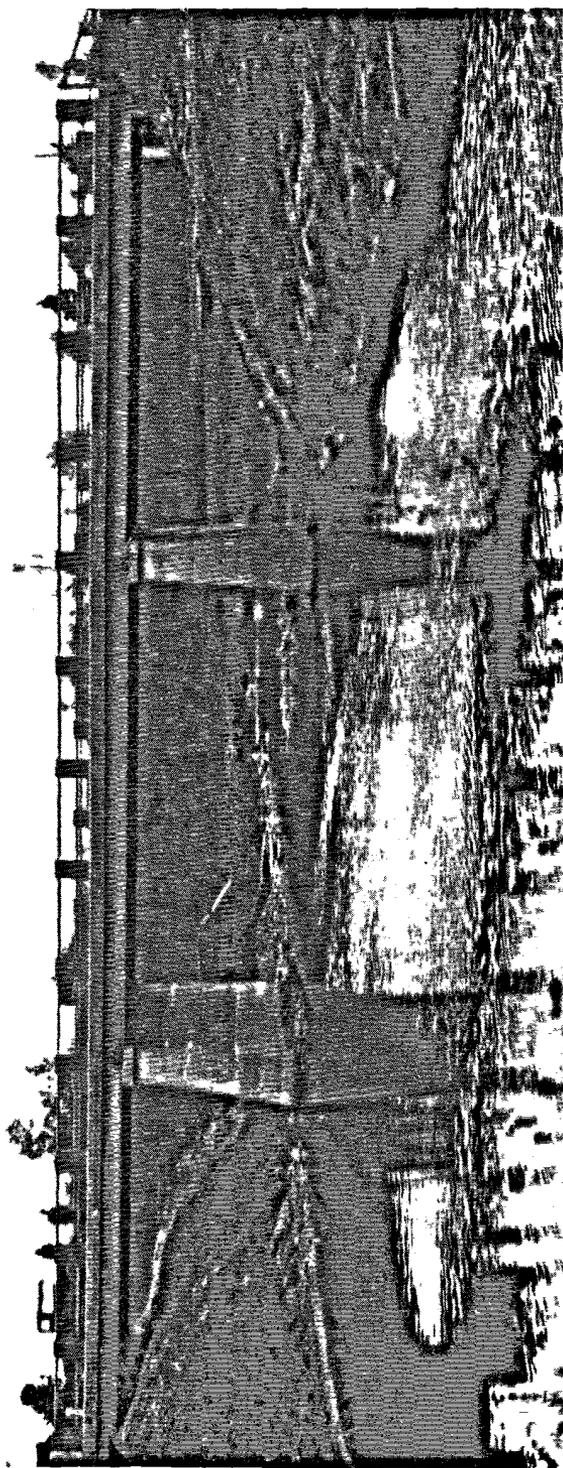
PONT SUR LA RIVIÈRE BÉCANCOUR ENTRE STÉ-GERTRUDE ET ST-CÉLESTIN, COMTÉ DE NICOLET.—Pont à superstructure métallique à tablier supérieur. Longueur 562 pieds et 6 pouces, comprenant trois travées libre chacune de 125 pieds avec viaduc métallique à chaque extrémité, sur sous-structure en béton. Largeur: 18 pieds. Ce pont offre la particularité que le tablier est en pente longitudinale de 3%.



PONT "SOUTH STREET" SUR LA RIVIÈRE YAMASKA À COWANSVILLE, COMTÉ MISSISQUOI.—Ce pont est composé de deux arches en béton armé de 55 pieds libre chacune, une voie charretière de 24 pieds et deux trottoirs de 5 pieds chacun. Construit en 1931.



PONT SUR LA RIVIÈRE YAMASKA ENTRE YAMASKA EST ET YAMASKA OUEST, COMITÉ DE YAMASKA. — Pont à superstructure métallique d'une longueur totale de 985 pieds comprenant six travées; deux de 185 pieds libre chacune, une de 155 pieds libre, deux de 151 pieds libre chacune, et une travée tournante de 155 pieds, reposant sur sous-structure en béton. Largeur 24 pieds, deux trottoirs de 4 pieds 6 pouces chacun. — Dirigé en 1931.



PONT "CHANDONNET" SUR LA RIVIÈRE PETITE DUCHENE A ST-JACQUES DE PARISVILLE, COMTÉ LOTBINIÈRE.—Ce pont a une longueur de 127 pieds et est composé de trois travées; une de 45 pieds libre et deux de 37 pieds libre chacune avec dalle en béton armé supportée par poutres métalliques entourées de béton. Largeur 20 pieds. Construit en 1931.

CHAPITRE II
CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES ÉDIFICES
DU GOUVERNEMENT

RAPPORT DES ARCHITECTES

QUÉBEC, le 1er juillet 1932.

A l'honorable M. J. N. FRANCOEUR, c.r.,
Ministre des Travaux publics,
Hôtel du Gouvernement,
Québec.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport pour les travaux exécutés au cours de l'année 1931-32.

Cette année, vu la situation économique, nous n'avons répondu qu'aux demandes de travaux d'entretien les plus nécessaires.

Vous constaterez, cependant, que la somme d'ouvrage a été tout de même considérable, et nous avons réussi à apporter, là où c'était le plus urgent, beaucoup d'améliorations d'un caractère permanent; ces ouvrages, poursuivis avec méthode, rendent plus confortables et un peu plus modernes à bien des points de vue, nos vieux édifices, encore solides et de bonne apparence.

Nous décrirons succinctement les ouvrages de différentes natures qui ont été exécutés:

- (a) dans les palais de justice et prisons.
Ces bâtiments sont séparés à Chicoutimi, à Trois-Rivières, à Montréal, à Québec et à Sherbrooke;— tandis qu'ils ne forment qu'une seule bâtisse aux autres chefs-lieux ci-après nommés dans l'ordre alphabétique.
- (b) dans les édifices publics, tels que l'Hôtel du Gouvernement, etc.
- (c) dans les écoles, dont l'entretien nous incombe.
- (d) enfin, dans les bureaux d'enregistrement, morgues, etc., dans les limites où nos services techniques sont requis.

A

PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS

AMOS (Abitibi)

Réparations au système d'éclairage. Construction d'une division dans le Bureau d'Enregistrement. Installation de gril-lages supplémentaires dans quelques fenêtres de la partie de la prison.

AMHERST (Voir HAVRE-AUBERT.)

ARTHABASKA (Arthabaska)

Construction d'armoires en bois pour la "lingerie" de la prison.

BRYSON (Voir CAMPBELL'S BAY)

CAMPBELL'S BAY (Pontiac)

Peinturage du portique, des corniches et des châssis à l'ex-térieur. Installation d'un système de drainage, (drain français), tout autour des fondations de l'édifice, avec raccordement aux canalisations de la municipalité.

A BRYSON (où se trouve la bâtisse de l'ancien palais de jus-tice): démolition du vieux moulin à vent et ouvrage de pro-tection au puits, qui constituaient le système d'alimentation d'eau domestique.

HAVRE-AUBERT ou AMHERST (Iles-de-la-Madeleine)

Ouvrages d'améliorations au pouvoir électrique.

HULL (Hull)

Réparations à quelques châssis et aux enduits d'un corridor.

LA MALBAIE (Saguenay)

Construction d'un plancher dans la salle de la Cour Supé-rieure.

Terrassement en façade de la bâtisse et améliorations au chemin d'arrivée et au trottoir, depuis la rue jusqu'à la bâtisse.

LA MALBAIE—(suite)

Parachèvement des travaux de l'annexe aux débuts de l'année. La construction de cette aile nouvelle, destinée à loger le geôlier, permet l'agrandissement en quelque sorte du palais de justice où le geôlier occupait plusieurs pièces, lesquelles seront maintenant aménagées pour d'autres services.

MONT-LAURIER (Montcalm)

Réfection de la tuyauterie du drainage en dehors de la bâtisse et raccordement de ce drainage aux égouts collecteurs de la municipalité. Réparations à la couverture de la prison.

MONTMAGNY (Montmagny)

Installation de soupapes de sûreté et corrections au système de plomberie.

MONTRÉAL (Montréal)*Palais de Justice:*

Au vieux palais: réparations et ouvrages ordinaires d'entretien à la couverture. Peinturage des corridors et de quelques bureaux.

Au nouveau palais: améliorations à l'une des portes tournantes.

Prison à Bordeaux:

Réparations aux couvertures des bâtisses de la chaufferie.

NEW CARLISLE (Gaspé)

Amélioration du système de chauffage dans les appartements du geôlier. Installation de soupapes de sûreté sur les fournaies. Installation de moustiquaires dans les fenêtres. Réparations au système de plomberie.

PERCÉ (Gaspé)

Réparation et construction en neuf d'une partie de la clôture (broche et piquets) autour du terrain.

Installation d'une salle de toilette, contiguë à la chambre des juges.

QUÉBEC (Québec)

Palais de Justice:

Dans la partie de l'annexe: travaux de peinture dans les corridors et quelques bureaux; aménagement d'un bureau nouveau pour la Commission des Services Publics.

Dans la partie restaurée: installation de stores dans toutes les fenêtres. Installation d'un système de réfrigération pour le service d'eau des fontaines-abreuvoirs. Parachèvement de l'ameublement de la salle des délibérations du Barreau et de la Bibliothèque.

Prison (Hommes):

Outre divers ouvrages d'entretien, installation, dans la cuisine, d'un réservoir pour eau domestique avec réchaud et brûleur à l'huile.

Aménagement des salles, laissées libres lors de l'occupation de la nouvelle prison des femmes, pour l'agrandissement des dortoirs destinés aux vieillards et à l'infirmerie.

Prison (Femmes):

Construction d'un chemin, en bordure ouest du terrain, permettant un débouché nécessaire sur le chemin Ste-Foye.

Les contrats pour la construction de ce nouvel édifice, dont on trouvera une photographie à l'appendice "B", avaient été accordés en septembre, 1930; en octobre, 1931, le Procureur Général en prenait possession.

L'édifice comprend, outre les salles des services, telles que chaufferie, buanderie, cuisine, la prison proprement dite où les cellules sont distribuées de façon à permettre le classement des prisonnières par catégories et le logement des religieuses chargées de l'administration et de la garde des femmes.

RIMOUSKI (Rimouski)

Réparations à une fournaise.

RIVIÈRE-DU-LOUP (Kamouraska)

Construction d'une nouvelle aile dont le programme était la prison et le logement du geôlier.

RIVIÈRE-DU-LOUP—(suite)

Cette addition, en brique et pierre, comme le corps principal de la bâtisse actuelle, offre l'avantage d'être à l'épreuve du feu. La prison comprend deux divisions bien distribuées, dont l'une pour hommes et l'autre pour femmes.

Cette nouvelle construction vient donc compléter les améliorations apportées à l'édifice du palais de justice, au cours de l'année dernière, en dégageant la partie centrale et en permettant l'attribution des salles, laissées libres, aux magistrats, aux avocats, aux jurés.

ROBERVAL (Roberval)

Rejointoiement du mur de clôture de la prison. Agrandissement de la voûte du greffe, au sous-sol.

ST-HYACINTHE (St-Hyacinthe)

Réfection de toute la couverture; travaux de maçonnerie en sous-oeuvre dans l'un des angles de la bâtisse où le sol s'était affaissé sous les fondations. Renouvellement du filage défectueux du système électrique et du luminaire. Nettoyage complet à l'intérieur et peinture de tous les enduits et des boiseries. Démolition du vieux hangar dans la cour des prisonniers. Corrections à la tuyauterie du drainage et aux canalisations d'égout.

ST-JEAN (Iberville)

Réparations aux fournaies.

ST-JÉRÔME (Terrebonne)

Réparations à la couverture et au système de chauffage. Autres ouvrages de moindre importance dans le domaine de la maçonnerie et la menuiserie.

ST-JOSEPH (Beauce)

Réparations aux fournaies. Réparations à la couverture, aux gouttières et tuyaux de descente. Réfection d'une partie du mur de clôture de la prison, avec remplacement des portes en bois de ce mur par de solides portes en fer de dimensions plus petites. Renouvellement de deux portes en fer des cellules de la prison. Altérations au vestibule de l'entrée principale du palais de justice et construction d'un perron en béton, en façade, en place d'un vieux perron de pierre très défectueux et irréparable.

SHERBROOKE (St-François)

Palais de Justice:

Poursuivant, dans la mesure où il y avait nécessité, les travaux d'améliorations commencés l'an dernier, le filage du système électrique dans toute la bâtisse a été renouvelé, complétant ainsi la partie déjà mise au point. Le plafond de la salle de la Cour Supérieure, fort endommagé, a été remplacé par un plafond droit à caissons. Sous le palier de l'escalier en façade, l'entrée de la chambre des fournaies fut altérée avantageusement.

SOREL (Richelieu)

Réparations aux fournaies.

SWEETSBURG (Bedford)

Construction d'une annexe et améliorations diverses. L'addition, qui vient d'être terminée et dont le contrat a été accordé en avril, permet l'agrandissement désiré du bureau du shérif et des salles réservées au Barreau, (Bibliothèque et vestiaires).

Le programme comportait un bureau privé pour le shérif et l'agrandissement d'une petite voûte au rez-de-chaussée; au premier étage: une salle avec chambre de toilette pour les membres du Barreau. Ce plan a pu être très bien réalisé, sans nuire à l'apparence extérieure de la bâtisse.

D'autres ouvrages s'imposaient pour l'amélioration et le bon entretien de cet édifice. Dans le même temps, nous avons donc refait tout le système de chauffage, corrigé la plomberie défectueuse et installé une salle de toilette pour le public, repris toute la couverture, reconstruit certains meubles fixes, et rafraîchi l'intérieur et l'extérieur de la bâtisse par un ménage général et des travaux de peinture.

TROIS-RIVIÈRES (Trois-Rivières)

Palais de Justice:

Embellissement du parterre où le terrain fut labouré, bien nivelé et entouré d'une chaîne de béton le long des trottoirs: puis, de la graine à gazon fut semée et des haies vives plantées parallèlement aux façades latérales.

TROIS-RIVIÈRES—(suite)

Profitant de ces travaux, un drain français fut installé tout autour des fondations de la bâtisse, afin d'assurer la meilleure protection possible des fondations contre les infiltrations de l'eau des pluies.

VALLEYFIELD (Beauharnois)

Réparations aux fournaies (nettoyage et grilles).

VILLE-MARIE (Témiscamingue)

Le nouveau palais de justice et prison, dont la construction s'est poursuivie avec méthode et rapidité, est sur le point d'être parachevé. Les contrats pour l'ameublement-immeuble (banc du juge, tribunes, etc.) et les boiseries des Cours ont été récemment accordés et nous verrons sous peu à l'ameublement proprement dit (bancs, chaises, pupitres, etc.), au luminaire et au terrassement.

B

AUTRES ÉDIFICES PUBLICS

MONTRÉAL

Bureaux du Gouvernement:

Dans le groupe des édifices à bureaux du Gouvernement, rue Notre-Dame, en plus des travaux ordinaires d'entretien, quelques ouvrages d'améliorations furent exécutés: aménagement de plusieurs bureaux au rez-de-chaussée pour le service du Bureau de Placement; réfection de la couverture de deux bâtisses de manière à permettre une bonne isolation et l'égouttement des toits à l'intérieur; installation d'un luminaire approprié dans les bureaux devenus vacants et attribués au département des Examinateurs-Électriciens, où le filage du système électrique fut renouvelé, les enduits et les planchers nettoyés et peints.

QUÉBEC

Édifices du Parlement:

En outre des travaux d'entretien, toujours exécutés par nos "corps de métiers" réguliers, il a été donné, en contrats, les ouvrages suivants:—

Aménagement d'une salle au soubassement, pour l'agrandissement du Bureau de Poste, où des ouvrages de peinture et de menuiserie ont été exécutés.

Au premier étage, sur une longueur de plus de six cents pieds, renouvellement de la tuile des planchers devenus défectueux, par un plancher en terrazzo d'un dessin aux couleurs variées.

Aménagement d'une salle de toilette complète, au sous-sol.
Installation de couvre-radiateurs dans les corridors du rez-de chaussée.

Réparations assez importantes aux couvertures des édifices de la Bibliothèque et de la rue Ste-Julie.

Construction d'un trottoir, faisant suite à celui qui a été exécuté l'an dernier. A ce contrat se rattachait un projet d'embellissement, comprenant l'élargissement de la chaussée en façade principale de la bâtisse, et arrondissement des angles pour faciliter la circulation.

Nouvel édifice à bureaux:

En juillet et août 1931, étaient adjugés les contrats pour la construction d'une nouvelle annexe aux bâtisses du Gouvernement, angle St-Augustin et Ste-Julie, et dont le programme est celui d'un édifice à bureaux, destiné à loger et à grouper tous les services d'un même ministère et à permettre le décongestionnement des autres services, dont le développement exigerait des espaces plus grands dans les bâtisses actuelles.

QUÉBEC—(suite)

Les travaux, jusqu'à date, ont été conduits rapidement, et tout laisse prévoir que les ouvrages de parachèvement, tels que boiseries, vitrerie, peinture, etc., seront bientôt entrepris, de sorte qu'à l'automne, les services destinés à y être logés, pourront être déménagés.

Édifice de la Commission des Accidents du Travail:

Le déplacement du local de l'École des Arts Domestiques, qui occupait la grande salle de cet édifice, permit les ouvrages suivants pour l'aménagement de nouveaux bureaux à l'usage de la Commission: transformation de la grande salle où plafonds, enduits des murs et planchers furent refaits ou améliorés; construction d'une voûte, d'une salle de toilette et d'un escalier de service; amélioration du système d'approvisionnement d'eau, construction d'un plancher neuf avec ventilation dans l'une des salles du soubassement.

Musée Provincial:

Le Musée Provincial est maintenant livré aux intéressés et administrateurs avec lesquels nous nous sommes occupés depuis à la préparation des plans et détails pour l'ameublement spécial (bases, encadrements, vitrines métalliques, etc.) destiné à contenir les documents et exhibits.

Tout autour de la bâtisse, des travaux de terrassement sont commencés, d'accord avec la Commission des Champs de Bataille, afin que le site soit en harmonie avec le reste du parc.

Spencer Wood:

Ouvrage d'entretien général: nettoyage et peinture; réparations à la plomberie, etc.

C

ÉCOLES

École des Arts Domestiques (Québec):

L'agrandissement des bureaux de la Commission des Accidents du Travail étant devenu urgent, l'École fut déménagée dans une maison voisine où quelques ouvrages seulement de transformation et de réparation furent nécessaires pour adapter le nouveau local aux besoins de cette institution: réparations au toit; agrandissement des chambres par la démolition d'une division et d'un escalier de service; nettoyage et peinture des appartements transformés en bureaux et en classes.

École Technique de Montréal:

Peinture des châssis, de certains corridors et de quelques classes; réparations à l'un des toits où gouttières et drainage ont été améliorés.

École Technique de Québec:

Nettoyage et peinture des murs et plafonds des classes et des ateliers. Construction d'un escalier en fer pour faciliter le service entre deux ateliers. Agrandissement de l'atelier des forges par la construction d'une petite annexe en béton et brique.

École des Hautes Études Commerciales (Montréal):

Outre quelques ouvrages d'entretien (peinture, réparations à la plomberie, etc.) le renouvellement de tout le filage du système électrique aux étages des classes, étant devenu nécessaire, fut entrepris et exécuté avec rapidité avant l'ouverture des classes. Cette réfection est la continuation de notre programme de l'an dernier, alors que de semblables ouvrages ont été entrepris aux étages inférieurs, dans le but d'assurer à cet important édifice un système sûr et efficace.

École Normale Jacques-Cartier (Montréal):

Rejointoiement de certaines façades. Aménagement de l'intérieur du gymnase, où des travaux assez considérables de menui-

ÉCOLES—(suite)

serie, de plomberie et de couverture ont été exécutés. Installation d'une salle de douches. Installation d'un luminaire convenable pour la salle du gymnase, avec "entrée de pouvoir" suffisante pour y raccorder les travaux de même genre prévus pour la bâtisse principale.

École Normale Laval (Québec):

Renouvellement de deux fournaies au système de chauffage. Nettoyage et peinture des galeries et du jeu de balle au mur, à l'extérieur, et de quelques salles à l'intérieur. Réparations à la plomberie et autres ouvrages de maçonnerie et de menuiserie pour l'amélioration de quelques planchers en béton et en bois.

École des Beaux Arts (Québec):

Transformation de la salle des conférences en un atelier de peinture, où de grandes baies furent percées dans les murs et fermées par des châssis métalliques; le luminaire augmenté et mieux distribué; le système de chauffage amélioré; les murs et les planchers refaits et peints, etc. Travaux de nettoyage et de peinture dans presque toutes les salles. Construction de planchers en terrazzo dans les ateliers de modelage.

D

BUREAUX D'ENREGISTREMENT.—MORGUES ET COURS DE JUSTICE

Comme par les années passées, nous avons répondu aux demandes qui nous ont été faites, requérant nos services techniques. La préparation de rapports, plans, devis ou détails pour les morgues, cours de magistrat, voûtes de bureaux d'Enregistrement, etc., soit:—

Plan et détails pour l'agrandissement de la voûte du Bureau d'Enregistrement de Vaudreuil.

Croquis relativement à certaines modifications à l'intérieur du Bureau d'Enregistrement, à Drummondville.

Inspection et rapport sur la construction de la voûte du Bureau d'Enregistrement, à Ste-Hénédine.

Croquis, détails et rapport sur le local offert pour le rétablissement de la Cour de Magistrat, à St-Félicien.

Croquis, plans et rapport sur le local de la prison à La Tuque.

Visite d'inspection et détails fournis pour une morgue, à Shawinigan Falls.

Dans tous ces cas, comme dans tous les ouvrages qui nous ont été confiés, nous nous sommes efforcés d'obtenir les meilleurs résultats, employant dans chaque cas et autant que possible la main-d'oeuvre de la localité et les produits manufacturés dans la province de Québec.

En terminant, nous ne pouvons que louer l'esprit de discipline de notre personnel et le dévouement dont tous ont fait preuve dans les fonctions qu'ils ont eu à remplir; et mentionnons en particulier les principaux officiers, MM. Léopold Fontaine et A. H. Tremblay, architectes.

Humblement soumis,

L'architecte et directeur des Travaux publics,

S. FRAPPIER.

CHAPITRE III
PRÉVENTION DES INCENDIES
RAPPORT DU COMMISSAIRE

QUÉBEC, le 30 juin 1932.

A l'honorable M. J. N. FRANCOEUR, c.r.,
Ministre des Travaux Publics,
Hôtel du Gouvernement,
Québec.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel, conformément à la Loi de prévention des incendies (ch. 180, S.R.Q., 1925).

Au cours de l'année qui vient de se terminer, 57 municipalités ont fait l'installation ou l'amélioration de leur système de protection contre l'incendie et ont bénéficié, de ce chef, des octrois qui sont indiqués au tableau suivant:—

Municipalités	Comtés	Octrois
Acton Vale	Bagot	\$ 1,277.33
Amherst Canton	Papineau	5,000.00
Arthabaska	Arthabaska	328.30
Bagotville	Chicoutimi	1,635.33
Chambly Bassin	Chambly	5,352.40
Chandler	Gaspé Sud	1,609.11
Chatham Canton	Argenteuil	550.00
Côteau-du-Lac	Soulanges	249.60
Courville	Québec	125.00
Deschailions	Lotbinière	1,162.71
Donnacona	Portneuf	1,000.00
	A reporter:	\$ 18,289.78

Municipalités	Comtés	Octrois
Farnham	Missisquoi	Reporté: \$ 18,289.78
Gaspé Village	Gaspé	2,520.00
Gracefield	Gatineau	3,000.00
Grenville	Argenteuil	8,900.00
Hébertville Station	Lac-St-Jean	1,177.84
Lac-au-Saumon	Matapédia	7,744.67
La Malbaie	Charlevoix	2,000.00
Lambton	Frontenac	328.51
Lasalle	Jacques-Cartier	9,000.00
L'Assomption	L'Assomption	5,000.00
Leclercville	Lotbinière	6,835.46
L'Enfant-Jésus	Beauce	7,367.45
Linière (St-Côme)	Beauce	5,063.04
Loretteville	Québec	1,000.00
Lorrainville	Témiscamingue	8,764.80
Maniwaki	Gatineau	2,000.00
Marieville	Rouville	5,138.26
Mont-Joli	Matane	10,337.50
Montmagny	Montmagny	1,096.00
Montréal-Est	Laval	5,286.16
Montréal-Sud	Chambly	5,750.00
Notre-Dame-de-la-Doré	Roberval	3,125.00
Plessisville	Mégantic	500.00
Rimouski	Rimouski	1,986.48
Ste-Agathe-des-Monts	Terrebonne	10,114.40
St-Alexis-de-la-Grande-Baie	Chicoutimi	262.50
Ste-Anne-de-la-Pocatière	Kamouraska	1,081.57
St-Constant	Laprairie	545.00
St-David-de-l'Auberivière	Lévis	161.30
Ste-Flore	St-Maurice	3,000.00
St-Gabriel-de-Brandon	Berthier	6,000.00
Ste-Hélène-de-Breakeyville	Lévis	3,000.00
St-Jérôme	Terrebonne	500.00
St-Liguori	Montcalm	9,000.00
Ste-Madeleine	St-Hyacinthe	1,490.63
Ste-Marie	Beauce	5,028.00
Ste-Rose	Laval	770.08
Sawyerville	Compton	9,200.00
Sutton	Brome	2,233.50
Talon, P. Sud-Est	Montmagny	2,359.18
Terrebonne	Terrebonne	1,200.00
Valcourt	Shefford	5,000.00
Verchères	Verchères	1,537.35
Victoriaville	Arthabaska	98.57
Villeroi	Lotbinière	6,610.35
Waterloo	Shefford	1,844.35
		5,502.27
		\$ 198,750.00

En outre, les 23 municipalités dont les noms suivent ayant gardé, à la satisfaction de mon inspecteur-instructeur, l'efficacité initiale du système de protection contre l'incendie pour lequel elles ont reçu de l'aide du Gouvernement, ont gagné, chacune, une prime spéciale de \$50.00:—

Municipalités	Comtés
Amos.....	Abitibi
Beloeil.....	Verchères.
Campbell's Bay.....	Pontiac.
Chapeau.....	Pontiac.
Farnham.....	Missisquoi
Fort-Coulonge.....	Pontiac.
Kénogami.....	Chicoutimi
La Pérade.....	Champlain.
La Sarre.....	Abitibi.
Mont-Laurier.....	Labelle.
Pointe-à-Gatineau.....	Papineau.
Rock Island.....	Stanstead.
Rouyn.....	Témiscamingue
St-Alexis-de-la-Grande-Baie.....	Chicoutimi.
St-Félicien.....	Roberval.
St-Gédéon.....	Lac-St-Jean.
St-Joseph d'Alma.....	Lac-St-Jean
St-Polycarpe.....	Soulanges.
St-Raymond.....	Portneuf.
St-Romuald d'Étchemin.....	Lévis.
St-Tite.....	Laviolette.
Sacré-Coeur-de-Jésus-de-Crabtree-Mills.....	Joliette.
Verchères.....	Verchères.

Mon personnel a dû, cette année, encore plus que les années passées, accomplir un travail considérable pour la préparation de projets de protection contre l'incendie de même que pour la surveillance et l'acceptation des travaux de protection, et cela, par suite des nombreuses demandes qui vous ont été faites dans le but de réduire le chômage. Je me plais à louer ici le zèle et le dévouement dont il a fait preuve et sans lesquels il aurait été impossible de répondre à toutes les demandes.

Dans le domaine des enquêtes sur les incendies d'origine supposée criminelle, l'augmentation du travail à faire a aussi été considérable. En effet, durant l'année écoulée, le nombre des demandes d'enquêtes a égalé, à lui seul, celui de toutes les demandes faites depuis 1918. Dans le cas des demandes auxquelles il m'a été possible de donner suite, il a fallu que des recherches préliminaires soient faites en vue de la tenue d'une enquête et, au cours de ces recherches, mes investigateurs ont localisé et interrogé 533 personnes. Durant l'année, j'ai tenu 51 séances d'enquêtes au cours desquelles 476 personnes ont rendu témoignage sous serment.

Comme par les années passées, rapport m'a été fait par les différentes Compagnies d'Assurance faisant affaires dans la Province et par un certain nombre de municipalités des incendies qui sont survenus au cours de l'année 1931.

Je sou mets à votre considération les faits saillants révélés par ces rapports:—

Pertes matérielles totales:.....	\$12,085,135.00
Pertes totales couvertes par les assurances.....	\$ 7,693,226.00
Pertes totales non couvertes par les assurances..	\$ 4,391,909.00
Nombre d'incendies ayant causé chacun des dommages pour plus de \$10,000.00.....	145
Pertes totales causées par ces incendies:.....	\$ 4,528,873.54
Nombre d'incendies ayant causé chacun des dommages pour moins de \$25.00.....	12,282

Pertes totales dues à ces incendies.....	\$ 138,494.11
Nombre d'incendies rapportés et dont l'origine n'est pas connue.....	4,144
Pertes totales causées par ces incendies:.....	\$ 7,571,851.86
Personnes ayant perdu la vie au cours de ces incendies.....	51
Personnes ayant été blessées au cours de ces incendies.....	216
Nombre d'incendies rapportés.....	21,111

Ces chiffres prouvent abondamment que rien ne doit être négligé pour prévenir l'incendie dans la Province.

Humblement soumis,

Le commissaire des Incendies de la Province,

ERNEST LAVIGNE.

CHAPITRE IV
CHEMINS DE FER

RAPPORT DU DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER

QUÉBEC, le 30 juin 1932.

L'honorable M. J. N. FRANCOEUR, c.r.,
Ministre des Travaux publics,
Hôtel du Gouvernement,
Québec.

Monsieur le Ministre,

En ma qualité de directeur des chemins de fer de la province de Québec, j'ai l'honneur de vous soumettre le quatorzième rapport annuel, pour la période du 30 juin 1931 au 30 juin 1932.

Par suite des conditions économiques, il n'est pas étonnant que les activités ferroviaires pour l'année qui vient de se terminer aient été presque nulles. Par ailleurs, cette tranquillité a commencé à se faire sentir dès l'an dernier.

Je ne crois pas nécessaire de reproduire de nouveau les tableaux qui apparaissent dans les rapports précédents concernant les statistiques touchant les subventions de toute nature accordées ou payées à diverses compagnies de chemin de fer. On n'aura qu'à consulter ceux du rapport annuel de 1928 pour obtenir les renseignements voulus relativement à cette statistique, soit:—

Tableau "A", pour la balance restant disponible au département sur les sommes reçues du Trésor. Ce tableau n'a pas été modifié et il est complet.

Tableau "B", (a) pour les subventions en argent accordées à certaines compagnies; (b) pour les sommes payées au 30 juin 1928; (c) pour les montants restant à payer à cette date; (d) pour les subventions qui sont devenues caduques, etc., etc. Ce tableau a été modifié comme suit:—

1. Durant l'année, il a été effectué, suivant les conditions mentionnées aux articles 2 et 3 du statut 16, Geo. V, ch. 3, un cinquième et dernier versement sur la subvention accordée pour la construction de l'embranchement Taschereau-Rouyn du National Transcontinental Railway Branch Lines Company.
2. Il a été également payé, suivant la loi 17, Geo. V, ch. 3, telle que modifiée par 21, Geo. V, ch. 4, dans le cours de l'année se terminant le 30 juin 1931, une subvention de \$75,000.00 à Quebec, Saguenay & Chibougamou Railway Company.

Relativement à cette compagnie, il a été fait en octobre 1931, une inspection des travaux et, à cette date, la compagnie avait terminé avec rails, dormants, etc., une section de la ligne sur une longueur de 4 milles, à partir de Riverbend.

En incluant les voies d'évitement, la longueur totale de cette section est de 6 milles.

De cette section jusqu'à la rivière Péribonka, tous les remblais étaient terminés; les rails et les dormants pour la plus grande partie, étaient livrés sur le site et il restait moins de 20% du coût total pour terminer cette section et mettre la ligne en opération. Pour boucler la ceinture du Lac St-Jean, il reste à construire une section d'une longueur de 25 ½ milles, de Péribonka à Dolbeau, terminus des chemins de fer du C.N.R.

Tableau "C", (a) pour les subventions en terres accordées à certaines compagnies; (b) pour les sommes payées jusqu'au 30 juin 1928; (c) pour les montants restant à payer à cette dernière date; (d) pour les subventions qui sont devenues caduques, etc.

Ce tableau n'a pas été modifié et il est complet au 30 juin 1932, tel qu'il est publié dans le rapport de l'année 1928.

Tableau "D", pour les subventions en terres, non convertibles en argent, gagnées par différentes compagnies de chemins de fer jusqu'au 30 juin 1928, sur les subventions accordées par les lois 4 Éd. 7, ch. 2, section 1;—6 Éd. 7, ch. 4, sec. 1;—8 Éd. 7, ch. 5, sec. 1;—1 Geo. V, ch. 2, sec. 1.

Ce tableau également n'a pas été modifié et il est complet à date, tel que publié dans le rapport de 1928.

Tableau "E", (a) pour les subventions en terres, non convertibles en argent, accordées à certaines compagnies; (b) pour les subventions gagnées jusqu'au 30 juin 1928; (c) pour les subventions restant à gagner à cette dernière date; (d) pour les subventions qui sont devenues caduques, etc.

Ce tableau n'a pas été modifié et il est complet à date, tel que publié en 1928.

Je crois toujours intéressant de reproduire, révisé jusqu'au 30 décembre 1931, le tableau "F" qui apparaissait l'an dernier; lequel tableau énumère la longueur en milles des voies ferrées construites ou en exploitation ou prêtes à être livrées à l'exploitation, à cette date.

Humblement soumis,

Le directeur des chemins de fer,

IVAN E. VALLÉE,

Sous-ministre et ingénieur en chef.

TABLEAU F

CHEMINS DE FER DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

TABLEAU "F"

LONGUEUR DES VOIES FERRÉES CONSTRUITES OU EN EXPLOITATION OU PRÊTES À ÊTRE LIVRÉES À L'EXPLOITATION DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC, AU 30 DÉCEMBRE 1931.

A) — RÉSEAUX DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS. (C. N. R.) :—

10.—CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN :

	Distance en milles	Sous-totaux en milles	Totaux en milles	Grand total en milles
INTERCOLONIAL R'Y.				
De la frontière interprovinciale, près de Matapédia, à Pointe-Lévis.....	292.65			
Hadlow à Charny.....	5.77			
St-Charles à Jct.-Ouest.....	16.73			
Joffre à la Jct. avec N.T.R. au mille 1.46 subdivision du Pont.....	1.46			
Chaudière à la Jct. Ste-Rosalie.....	115.96			
St-Léonard Station à Nicolet.....	14.70		447.27	
LOTBINIÈRE & MÉGANTIC R'Y. Villeroy à Deschailions.....				
	16.66		16.66	
NATIONAL TRANSCONTINENTAL R'Y.				
De la frontière interprovinciale, près de Courchesne, à Diamond Jct.....	199.03			
Jct. avec Intercolonial R'y. au mille 1.46 subdivision du Pont à Cadorna via Pont et Cap Rouge.....	9.79			
Raccordement au C.N.Q.Ry. à Allenby.....	0.11			
Cap Rouge à la frontière interprovinciale près La Reine..	493.31			
Dombourg à la Jct. avec C.N.Q.Ry. près Donnacona.....	5.32			
Y à Cap-Rouge.....	0.18			
Taschereau au Mille 1.07 subdivision de Rouyn.....	1.07		708.81	

TABLEAU 'F'—(Suite)

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN:—(Suite).		Distance en milles	Sous-totaux en milles	Totaux en milles	Grand total en milles
QUEBEC & SAGUENAY R'Y.	St-Joachim à Cap Tourmente (loué du Q.R.L. & P.Co.)	5.08			
	Cap Tourmente aux Chutes Nairn	61.71			
			66.79		
NATIONAL/TRANSCONTINENTAL BRANCH LINES CO.					
	(Loué aux ch. de f. du Gouvernement Canadien) Mille 1.07 subd. Ronyn près Taschereau à Noranda	42.83			
			42.83		
	Total ch. de f. Gouver. Can.			1,282.36	
20.—CANADIAN NATIONAL R'Y.:—					
CANADIAN NATIONAL R'Y.					
	Mille 66.82 subd. de Montfort au Lac Rémi	2.40			
	La Doré à Dolbeau	25.31			
	Oka Jct. à Chemin Calumet	4.31			
			32.02		
GRAND TRUNK R'Y.					
	De la frontière interprovinciale à l'ouest de Norton Mills à la Jct. St-Henri	129.76			
	Raccordement nord et sud à St-Hyacinthe, Q.M. & S.Ry.	0.91			
	Pointe-Lévis à Hadlow	0.95			
	Charny à Richmond	88.71			
	Victoriaville à Doucet's Landing	35.34			
	Tronçon Ouest du Y à St-Henri	0.34			
	Gare Bonaventure, Montréal, à la frontière interprovinciale à Rivière Beaudette	45.09			
	Brosseau à la frontière internationale à Fort Covington	61.56			
	St-Lambert à la frontière internationale à Rouse's Point	40.18			
	Raccordement au C.V. Ry. à St-Jean	0.03			
	Hemmingford à St-Isidore Jct	21.29			
	Y à Cantic	0.24			
	Y à Ayrness	0.22			
	Turcot à la Jonction Jacques-Cartier	10.77			
	Y à la Jonction de l'est	0.24			
	De la frontière internationale, près de East Alburgh, à la frontière interprovinciale à l'ouest de Ste-Justine (autrefois Canada Atlantic Ry)	66.03			
	Ste-Martine Jct. à Beauharnois (autrefois Beauharnois Jct. Ry.)	5.90			
			507.56		

QUEBEC ORIENTAL R'Y.		
(Autrefois Atlantic & Lake Superior R'y.) Matapédia à Paspébiac-Ouest.....	100.09	100.09
ATLANTIC, QUEBEC & WESTERN R'Y.		
Paspébiac Ouest à Gaspé.....	102.16	102.16
QUEBEC, MONTREAL & SOUTHERN R'Y.		
Fortierville à Pierreville.....	48.22	
Y à St-Grégoire.....	0.28	
Pierreville à St-Lambert (autrefois South Shore Ry.).....	61.52	
Bellevue Jct. à Iberville (autrefois United Counties Ry.).....	58.43	
Iberville à Noyan (autrefois East Richelieu Valley Ry.).....	21.99	
	---	190.44
STANSTEAD, SHEFFORD & CHAMBLEY R'Y.		
(loué au Can. Nat. Ry.) S S. & C. Jct. à Waterloo.....	39.84	39.84
MONTREAL & PROVINCE LINE R'Y.		
(loué au Can. Nat. Ry.) St-Lambert à la Jct. M. & S.C.—(Voir Montreal & Southern Counties Ry.)		
De la Jct. M. & S.C. à St-Césaire.—(Voir Montreal & Southern Counties Ry.)		
Ste-Angèle à Miriville.—(Voir Montreal & Southern Counties Ry.)		
Farnham à Frelighsburg.....	18.22	18.22
Total du Can. Nat. Ry.....		990.33
30—CANADIAN NORTHERN R'Y. :—		
Québec à Chicoutimi.....	227.25	
Chambord à Roberval.....	13.32	
Hotel Jct. à Lake Beach.....	0.62	
Y à Hotel Jct.....	0.14	
		241.33

TABLEAU "F"—(Suite).

	Distance en milles	Sous- total en milles	Totaux en milles	Grand total en milles
CANADIAN NORTHERN R'Y. :—(Suite).				
JAMES BAY & EASTERN R'Y.				
Roberval à La Doré.....	18.75		18.75	
ST. CHARLES & HURON RIV. R'Y.				
Loretteville à Stoneham.....	9.95		9.95	
CAN. NORTHERN QUEBEC R'Y.				
Limoilou à la Jct. avec N.T.R. à Allenby.....	4.90		4.90	
Jct. Morency à Mont Mills.....	7.05		7.05	
Jct. avec N.T.R. près Donnacona à St-Marc.....	18.26		18.26	
St-Prospér à Garneau.....	17.98		17.98	
Grand'Mère au mille 91.66 subdivision Grand'Mère.....	7.79		7.79	
Fresnière à Papineau.....	12.66		12.66	
St-Jacques à Rawdon.....	9.00		9.00	
Rimfret au mille 28.40. subdivision Montfort près St-Sauveur.....	14.95		14.95	
Y à Joliette.....	0.43		0.43	
Y à la Jct. Rimfret.....	0.28		0.28	
			93.30	
CHATEAUGUAY & NORTHERN R'Y.				
Joliette à Montréal.....	36.21		36.21	
Paradis à St-Jacques.....	6.77		6.77	
			42.98	
GREAT NORTHERN R'Y.				
Rivière à Pierre à la Jonction des chemins de fer ancienne-ment Grand Nord & Basses Laurentides (autrefois ch. de fer des Basses Laurentides).....	34.88		34.88	
Jct. des ch. de fer anciennement Grand-Nord et Basses Laurentides à Garneau.....	5.31		5.31	
Garneau à Grand'Mère.....	3.76		3.76	

GREAT NORTHERN R'Y. :—(Suite.)		
Mille 91.66. subdivision Grand'Mère à Joliette.....	49.79	
Joliette à la Jct. Cushing.....	61.58	
Mille 28.40 subdivision Montfort près St-Sauveur à Huberdeau (autrefois Montfort Colon. Ry.).....	30.25	
	<u>185.57</u>	
RIVER ROUGE R'Y.		
De Intervale au mille 66.82 subdivision Montfort.....	9.06	
MOUNT ROYAL TUNNEL & TERMINAL CO.		
Station Montreal Tunnel & Terminal à la Jct. avec Can. Nat. Ont. Ry. au mille 5.82 subdivision Mont-Royal.	5.82	
	<u>5.82</u>	
CANADIANNORTHERN ONTARIO R'Y.		
Jct. avec chemin de fer Mount Royal Tunnel & Terminal Co'y au mille 5.82 subdivision Mont-Royal à Cartierville.....	2.38	
Val-Royal à la frontière interprovinciale à Grenville.....	46.42	
Frontière interprovinciale à Fitzroy à la frontière interprov. Portage du Fort.....	22.30	
	<u>71.10</u>	
Total du Can. Nor. Ry.....	677.86	
Grand total du C.N.R.....	<u>2,950.55</u>	
40—CENTRAL VERMONT R'Y. : (Contrôlé par les chemins de fer Nationaux du Canada et exploité comme organisation séparée).		
MONTREAL & VERMONT JCT. R'Y.		
St-Jean à la frontière internationale.....	25.33	
Total.....	<u>25.33</u>	

TABLEAU 'F'—(Suite).

	Distance en milles	Sous- totaux en milles	Totaux en milles	Grand total en milles
50—MONTREAL & SOUTHERN COUNTIES R.Y.: (Ce réseau est électrifié et contrôlé par les ch. de fer Nationaux du Canada et exploité comme organisation séparée).				
MONTREAL & SOUTHERN COUNTIES R.Y.				
Montréal—rue McGill à la rue des Soeurs Grises.....	0.06			
Montréal—rue McGill à l'extrémité Ouest du Pont Victoria.....	1.41			
Pont Victoria—extrémité Ouest à l'extrémité Est.....	1.33			
Extrémité Est du Pont Victoria à Montréal-Sud.....	2.51			
Montréal-Sud à Longueuil.....	1.45			
Front Street Jct., St-Lambert à M. & S.C. Jct.....	3.25			
Ranleigh à Country Club.....	0.55			
St-Césaire à rue St-Charles, Granby.....	15.33			
Rue St-Charles à Clough Jct., Granby.....	0.33			
Boucle à Granby.....	0.13			
				<u>26.35</u>
MONTREAL & PROVINCE LINE. (sous loué des ch. de fer Nationaux)				
Jct. ch. de fer Montreal & Southern Counties à St-Césaire.....	25.21			
Marieville à Ste-Angèle.....	3.49			
				<u>28.70</u>
Total de la M. & S.C.R.y.....				55.05

*Note:—Cette longueur est incluse dans les chemins de fer mus par l'électricité.

B)—RÉSEAUX DU CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE (C. P. R.): —

10—ATLANTIC & NORTH WESTERN R'Y.

Du fleuve St-Laurent à Farnham.....	35.74	
De Brookport à Lennoxville.....	60.24	95.98

INTERNATIONAL R'Y.:—

De la jonction avec le Grand Trunk à Lennoxville jusqu'à la frontière du Maine.....	89.58	89.58	176.56
---	-------	-------	--------

20—MONTREAL & ATLANTIC R'Y. (anciennement South Eastern R'y.)

De la frontière internationale près d'Abercorn à Farnham Ouest.....	32.76	
De la frontière internationale près de Missisquoi jusqu'à la frontière internationale à North Troy.....	10.68	
De Enlaugra Jct. à Drummondville.....	59.21	102.65

ST. LAWRENCE & LAKE CHAMPLAIN JCT. R'Y.:—

Stanbridge à St-Guillaume.....	60.57	60.57	163.22
--------------------------------	-------	-------	--------

30—JOLIETTE & BRANDON R'Y. (anciennement Montréal & Lac Maskinongé.)

De la Jct. du C.P.R. à St-Félix de Valois jusqu'à St-Gabriel de Brandon.....	12.02	12.02	12.02
--	-------	-------	-------

40—QUEBEC, MONTREAL, OTTAWA & OCCIDENTAL.

De Montréal (place Viger) à la frontière internationale près Broad Street, Ottawa.....	119.20	
Embranchement St-Jérôme (St-Thérèse à St-Jérôme).....	13.27	
Embranchement Buckingham (Jct. Buckingham au village de Buckingham).....	4.89	137.36

50—LAURENTIAN R'Y.

Embranchement St-Lin (Jct. de St-Lin à St-Lin).....	15.17	15.17	15.17
---	-------	-------	-------

60—ST. EUSTACHE R'Y.

Embranchement St-Eustache (Ste-Thérèse à St-Eustache).....	6.02	6.02	6.02
--	------	------	------

TABLEAU "F" — (Suite).
RÉSEAUX DU CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE (C. P. R.) — (Suite).

	Distance en milles	Sous-totaux en milles	Grand total en milles
70—NORTH SHORE R'Y.			
Québec à la Jct. St-Martin.....	159.76		
Extension au quai à eau profonde, Québec.....	0.84		
Embranchement de Berthier (Berthier à Berthierville).....	2.08		
Embranchement des Piles (Cap de la Madleine à Grandes Piles).....	27.03		
Embranchement Joliette (Lanoraie à St-Félix de Valois).....	16.65	205.52	205.52
80—ONTARIO & QUEBEC R'Y.			
Gare Windsor, Montréal à la frontière d'Ontario.....	46.68		
Aiguille Mile End au fleuve St-Laurent (pont compris).....	9.06		
De Ballantyne à la Jct. St-Luc.....	2.15		
Jct. Highlands au terminus, embranchement South Bank.	6.03		
Boucle Lasalle à Highlands à Power Jct., sur embranchement South Bank.....	4.20		
Breslay à Outremont.....	0.93		
Montréal-Ouest à Jct. Nord.....	0.99		
Montréal-Ouest à Jct. Sud.....	0.87	70.91	70.91
90—MONTREAL & OTTAWA R'Y. (ancien Vaudreuil & Prescott.)			
De Vaudreuil à la frontière interprovinciale.....	21.65		
De Mando à Pointe Fortune.....	6.80		28.45
100—ORFORD MOUNTAIN R'Y.			
De Windsor Mills à la frontière près de Elkhurst.....	58.88		58.88
110—OTTAWA NORTHERN & WESTERN R'Y.			
OTTAWA & GATINEAU VALLEY R'Y.:			
De la frontière interprovinciale à Hull jusqu'au village de Maniwaki.....	82.16	82.16	82.16
PONTIAC & PACIFIC JCT. R'Y.:			
De Hull à Waltham.....	77.87	77.87	160.03

120 MONTREAL & WESTERN R'Y.			
De St-Jérôme à Labelle.....	66.93	66.93	66.93
130—GLENGARY & STORMONT R'Y.			
De Soulanges à la frontière interprovinciale.....	4.72	4.72	4.72
140 LAKE TEMISKAMINGUE COLONIZATION R'Y.			
De la frontière interprovinciale à Mattawa jusqu'à Grim- mer.....	36.26	36.26	36.26
De Grimmer à Kipawa.....	9.13	9.13	45.39
150—INTERPROVINCIAL & JAMES BAY R'Y.			
De Gendreau à Angliers.....	69.05	69.05	69.05
Embranchement Ville-Marie (G. boury à Ville-Marie).....	7.65	7.65	76.70
160 CAP DE LA MADELEINE R'Y.			
De la Jct. du C.P.R. à Cap de la Madeleine à la voie d'évite- ment du village du Cap de la Madeleine.....	2.44	2.44	2.44
(Non compris l'embranchement Wayagamack de 1.85 milles sur l'Île Belle Rive).....			
170—LE CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU NORD.			
De Labelle à Mont-Laurier.....	58.47	58.47	58.47
180 ST. MAURICE VALLEY R'Y.			
De Trois-Rivières à Grand'Mère.....	27.47	27.47	27.47
190 CANADIAN PACIFIC R'Y.			
De Staynerville à la carrière Brunelle.....	3.90	3.90	3.90
De Lessard à Bureau.....	3.48	3.48	3.48
Boucle aux Trois-Rivières.....	3.28	3.28	3.28
Embranchement Wolfe Cove (Cadorna au quai de Wolfe Cove).....	1.51	1.51	12.17

TABLEAU "F"---(Suite).

	Distance en milles	Sous- totaux en milles	Totaux en milles	Grand total en milles
200—HEREFORD R'Y.				
Cookshire à Malvina.....	22.48		22.48	
210—QUEBEC CENTRAL R'Y (exploité comme organisation séparée).				
Ligne principale (Sherbrooke au Diamond).....	129.63			
Embranchement de Mégantic (Tring Jct. à Mégantic).....	59.20			
Embranchement de la Chaudière (de Valley Jct. au Lac Frontière).....	79.14			
Embranchement de Lévis (de la Jct. Scott à la Jct. Harlaka).....	27.49			
BOSTON & MAINE RAILROAD: MASSAWIPPI VAL- LEY R'Y:.....		295.46		
(depuis 1er juin 1926, loué au Québec Central R'y. et exploité par cette compagnie.) (Division de Passumpsic.)				
De la Jct. avec le Grand Trunk (C. N. R.) à Lennoxville jusqu'à la frontière internationale près de Beebe Jct.	31.96			
Embranchement de Stanstead (Beebe Jct. à Stanstead)....	4.08	36.04	331.50	
Grand total C. P. R.....				1,682.41
C) NAPIERVILLE JCT. R'Y:				
De la ligne frontière à Rouse's Point, N.-Y. à Delson Jct.	28.45			28.45
D) CANADA & GULF TERMINAL R'Y (ancien Matane & Gaspé):				
De Mont-Joli à Matane.....	35.80			
De Matane à Hammermill (prolongement).....	2.30	38.10		38.10
E) TEMISCOUATA R'Y:				
De Rivière-du-Loup jusqu'à la frontière du Nouveau- Brunswick.....	69.28			69.28
F) NEW YORK CENTRAL (ST. LAWRENCE & ADIRONDACK R'Y):				
De la Jct. avec le Canada Atlantic (C. N. R.) près de Val- leyfield jusqu'à la ligne frontière, dans la direction de Malone, N.-Y.....	20.17			
De Valleyfield à Adirondack Jct.....	25.97	46.14		46.14

G) WALLACE SANDSTONE QUARRIES, LTD (Chemin de fer de la Jct. et des carrières de Philipsburg):

De la Jct. avec le Central Vermont à Stanbridge jusqu'à Philipsburg 7.00 7.00

H) GULF PULP & PAPER COMPANY:

(Autrefois NORTH SHORE POWER RAILWAY & NAVIGATION CO.)

De la Baie des Sept Iles à Clarke City 9.00 9.00

I) THE ROBERVAL AND SAGUENAY R'Y COMPANY (Ancien chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!):

Gare à pass. Arvida à Port-Alfred (ligne principale)	20.27
Rivière Deschene à Racine (extension)	3.47
Gare à pass. Arvida à Kénogami (extension)	3.2
Jonction Labrosse à Chicoutimi Bassin (embranchement)	3.3
Jonction Laterrière à Laterrière (embranchement)	6.6
Laterrière à Portage des Roches (embranchement)	5.4
Port-Alfred à St-Alexis-Grande-Baie (embranchement)	1.2
Port-Alfred à Bagotville (embranchement) . . . . .	.9
	<hr/>
	44.34

J) ALMA & JONQUIÈRE R'Y:

De la Jct. Saguenay Power avec le C.N.R. près d'Hébertville à Ile Maligue 10.30 10.30

K) NIPISSING CENTRAL R'Y (T. & N.O.):

De Cheminis à la frontière d'Ontario à Noranda 27.80 27.80

L) ASBESTOS & DANVILLE R'Y:

De Darville à Asbestos (4.6 milles) exploité comme rameau industriel.

TABLEAU "F" — (Suite).

	Distance en milles	Sous- total en milles	Totaux en milles	Grand total en milles
M) CHEMIN DE FER PONTIAC & RENFREW:				
De Wiman sur chemin de fer Jct. de Pontiac au Pacifique jusqu'aux mines de la compagnie Bristol (5 milles) ligne abandonnée, rails enlevés.				
N) CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE D'OTTAWA:				
De Lachute à St-André (6.74 milles) ligne abandonnée.				
O) CHEMIN DE FER CARILLON & GRENVILLE:				
De Carillon à Grenville (12.75 milles) ligne abandonnée.				
P) CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE COMPAGNIE D'ARDOISE DE NEW ROCKLAND:				
De la Jct. avec le Grand Trunk jusqu'aux carrières de New Rockland (4.12 milles) ligne abandonnée.				
Q) HEREFORD RAILWAY:				
(Autrefois exploité par le Maine Central Railway, a été acquis par le C.P.R.)				
Tronçon Cookshire à Malvina 22.48 milles exploité par C.P.R. (Voir C.P.R.)				
De Malvina à Cummings Mills (11.85 milles) rails enlevés et droit de passage en vente.				
Cookshire à Brookbury (10 milles environ) rails enlevés, route vendue au Canton Bury.				
Brookbury à Dudswell (4 milles environ) loué à un marchand de bois.				
Dudswell à Lime Ridge (3.85 milles environ) loué pour exploitation industrielle.				
Grand total pour chemins de fer mus par la vapeur				4,949.41

CHEMINS DE FER MUS PAR L'ÉLECTRICITÉ.

(A) MONTREAL & SOUTHERN COUNTIES RAILWAY (contrôlé et exploité par les Can. Nat. Rys.):—	55.05
B) QUEBEC R.Y. LIGHT & POWER CO.:—	
DIVISION DE MONTMORENCY:—(Ancien Québec, Montmorency & Charlevoix).	
De Québec à St-Joachim.....	25.13
Des convois mus par la vapeur circulent aussi sur ce tronçon.	
DIVISION DE QUÉBEC:—	
Lignes de Tramways: Dans les limites de la cité de Québec.....	30.41
Lignes de Tramways: Dans les limites du comté de Québec.....	11.88
	<hr/>
	67.42
C) MONTREAL TRAMWAYS CO.:—	
Ligne principale, voie simple.....	283.690
Voies d'évitement.....	4.799 milles
Embranchements.....	2.447 "
Remises.....	22.742 "
	<hr/>
	29.988
	313.678
D) LEVIS TRAMWAYS CO. (anciennement Levis County Railway):—	
	11.50
	11.50
E) SHAWINIGAN FALLS TERMINAL:—	
Ligne principale qu'elle possède .3608. Droits de passage 3.0249 .3.3857 milles	
Voies d'évitement qu'elle possède, 1.3565.—Droits de passage:	
7.0237.....	8.3802 "
	<hr/>
	11.7659.....
	11.7659

TABLEAU " F " — (Suite).

	Distance en milles	Sous-totaux en milles	Totaux en milles	Grand total en milles
F) THREE RIVERS TRACTION CO. :—	9.50	.....	9.50
G) THE HULL ELECTRIC CO. (de la frontière interprovinciale à Aylmer, 12 milles acquis par la International Paper Company) :—	15.64	.....	15.64
H) SHERBROOKE R.Y. & POWER CO. :—	11.286	.....	11.286
Total pour chemins de fer mus par l'électricité.....				495.8699
Grand total pour toutes les voies ferrées.....				1938.70

CHEMINS DE FER MUS PAR L'ÉLECTRICITÉ. — (Suite).

Département des Travaux publics,
QUÉBEC, le 30 juin 1932.

Le sous-ministre,
ingénieur-en-chef et directeur des chemins de fer,
IVAN E. VALLÉE.

CHAPITRE V
PONTS ET CHEMINS DE PÉAGES
RAPPORT DU DIRECTEUR

QUÉBEC, le 30 juin 1932.

L'honorable M. J. N. FRANCOEUR, c. r.,
Ministre des Travaux publics,
Hôtel du Gouvernement,
Québec.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel, en ma qualité de directeur des ponts et chemins de péages, pour l'exercice 1931-32.

1. ABOLITION DES PÉAGES.

Permettez-moi de vous référer au rapport des années passées et spécialement à celui de 1925 où sont donnés tous les renseignements voulus concernant les ponts et chemins sur lesquels les péages ont été abolis jusqu'à date.

Au sujet des ponts de péages qui existent actuellement dans cette Province, cinq seulement sont exploités par la province de Québec dont quatre sont sa propriété: les ponts Taschereau et Galipeault, entre Vaudreuil et Ste-Anne-de-Bellevue, via l'Ile Perrot, le pont de Batiscan sur la route Québec-Montréal et le pont d'Yamaska sur la route qui conduit de Québec à Montréal, via la rive sud; le cinquième, le pont de Québec, est la propriété du gouvernement fédéral et une voie charretière y a été construite suivant un contrat intervenu entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de Québec.

Ajoutons qu'il n'existe dans cette Province aucun chemin de péages.

2. IMPOSITION DES PÉAGES SUR LES PONTS.

Les péages sur les cinq ponts exploités par la Province ont été établis à la suite de lois passées par la Législature. Il est intéressant, je crois, de donner un extrait du tarif actuellement en vigueur sur chacun de ces ponts. On est prié de noter les réductions qui ont été apportées au tarif sur la voie charretière au pont de Québec.

PONT DE QUÉBEC

Les taux primitifs de péages sur le pont de Québec étaient les suivants:

Voitures à traction animale: simples.....	\$0.15
Voitures à traction animale: doubles.....	0.25
Motocyclettes, sans panier.....	0.10
Motocyclettes, avec panier.....	0.15
Automobiles (10 passages pour \$2.50).....	0.50
Remorques.....	0.25
Camions de moins de 2 tonnes (10 passages pour \$2.50).....	0.50
Camions de 2 tonnes et plus, autobus et tracteurs....	0.60
Passagers (Toute personne au-dessus de 5 ans) (10 billets pour \$0.50, 25 billets pour \$1.00).....	0.10

Par un arrêté ministériel, No 1484, le 10 juillet, 1930, ces taux ont été modifiés et à l'heure actuelle sont exempts de péages:

- (a) Toutes les voitures à traction animale.
- (b) Les piétons.
- (c) Les passagers sur tous genres de voiture.
- (d) Les remorques traînés par une voiture quelconque dont le propriétaire est un cultivateur.

Le privilège d'un retour gratuit est accordé à tous les propriétaires de voiture-automobile, lorsque ce retour s'effectue le même jour; et les propriétaires d'autobus dont la capacité ne dépasse pas 16 passagers ont le même privilège.

Au cours de cette année, des cartes-billets au prix de \$2.50 pour 10 passages ont été vendues aux propriétaires de camions de deux tonnes et moins. En outre, le privilège d'un retour gratuit, si celui-ci s'effectue le même jour, a été accordé aux propriétaires de motocyclettes.

PONT DE BATISCAN

Taux de péages sur le pont Batiscan—Route Québec-Montréal:

Automobiles et autobus.....	\$0.50
Camions ou tracteurs.....	0.50
Remorques.....	0.10
Motocyclettes avec panier.....	0.15
“ sans panier.....	0.10

Des livrets de 10 passages pour \$2.50 et 50 passages pour \$7.50 sont vendus aux propriétaires de voitures automobiles à passagers, camions ou tracteurs, quel que soit le nombre de personnes.

Tous les propriétaires d'automobiles à passagers ont le privilège d'un retour gratuit, si ce retour s'effectue le même jour.

PONTS TASCHEREAU ET GALIPEAULT

Taux de péages sur les ponts Taschereau et Galipeault entre Vaudreuil et Ste-Anne de Bellevue, via l'Ile Perrot:

Automobiles.....	\$0.25
Tracteurs.....	0.20
Motocyclettes.....	0.15

CAMIONS:

Capacité de 1 tonne et moins.....	0.25
Capacité plus de 1 tonne et moins de 2 tonnes.....	0.40
Capacité plus de 2 tonnes et moins de 4 tonnes.....	0.60
Capacité plus de 4 tonnes et moins de 5 tonnes.....	0.90

REMRQUES:

Capacité de 1 tonne et moins.....	0.20
Capacité plus de 1 tonne et moins de 2 tonnes.....	0.30
Capacité plus de 2 tonnes et moins de 4 tonnes.....	0.45
Capacité plus de 4 tonnes et moins de 5 tonnes.....	0.70

Des livrets de 10 passages pour \$2.00, de 20 passages pour \$3.00 et 50 passages pour \$5.00 sont vendus aux propriétaires d'automobiles à passagers.

De semblables billets à réduction, aux prix fixés et pour la même quantité, sont aussi accordés aux propriétaires de camions, portant licence de la province de Québec et dont la capacité n'excède pas 2 tonnes.

Aux ponts Taschereau, Galipeault et Québec, la perception des péages n'a pas été interrompue, étant donné l'entretien des chemins d'hiver. Quant au pont de Batiscan, celui-ci a été fermé à la perception le 7 février, 1931, et réouvert le 14 avril, 1932.

PONT D'YAMASKA

Ce pont a été ouvert à la circulation le 13 juin, 1932, et le tarif suivant est en vigueur:

Taux de péages sur le pont d'Yamaska—route Lévis-Montréal:

Classe 1:

Véhicules Moteurs:

(a) automobiles.....	\$0.25
(b) motocyclettes.....	0.15
(c) tracteurs.....	0.20
(d) autobus.....	0.60

Classe 2:

A.—Camions:

Capacité de 1 tonne et moins.....	0.25
Plus de 1 tonne et pas plus de 2 tonnes.....	0.40
Plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes.....	0.60
Plus de 4 tonnes et pas plus de 5 tonnes.....	0.90

B.—Remorques:

Capacité de 1 tonne et moins.....	\$0.20
Plus de 1 tonne et pas plus de 2 tonnes.....	0.30
Plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes.....	0.45
Plus de 4 tonnes et pas plus de 5 tonnes.....	0.70

Clauses Générales:

Des livrets de 10 passages pour \$2.00 et
des livrets de 20 passages pour \$3.00 et
des livrets de 50 passages pour \$5.00

seront vendus aux propriétaires d'automobiles à passagers ainsi qu'aux propriétaires de camions portant licence de la province de Québec et dont la capacité n'excède pas 2 tonnes.

Le même tarif sera appliqué au pont de St-François, entre St-François-du-Lac et Pierreville et au pont de Sorel, lorsque la construction de ces deux ponts sera terminée.

3. AUTRES PONTS DE PÉAGES.

En outre des ponts de péages qui sont la propriété du gouvernement de Québec, il y a, en cette province, quelques ponts de péages qui sont possédés par des corporations privées.

PONT DU HAVRE

Le pont reliant la cité de Montréal à la rive sud du fleuve St-Laurent à Longueuil qui appartient à la corporation des commissaires du havre de Montréal est un pont sujet aux péages et le gouvernement de Québec contribue au paiement des déficits annuels. De plus, les taux de péages imposés sur ce pont sont sujets à l'approbation du Lieutenant-gouverneur en conseil.

Dans le cours de l'année, la corporation des commissaires du havre a fait amender le tarif à l'effet d'échanger des billets avec les propriétaires du pont Victoria et de cette manière une voiture peut passer soit sur le pont du havre, soit sur le pont Victoria, en donnant un billet de l'un ou de l'autre de ces ponts et, dans la suite, les deux compagnies intéressées échangent ces billets.

C'est certainement une accommodation marquée pour le public voyageur.

PONT À GRAND'MÈRE

Ce pont est la propriété de la corporation de la cité de Grand-Mère et le gouvernement contribue au paiement des déficits annuels.

Le tarif sur ce pont est soumis à l'approbation du Lieutenant-gouverneur en conseil.

Dans le cours de l'année, le tarif en vigueur au pont de Grand-Mère a été amendé à l'effet de permettre à la corporation de vendre des livrets au prix de \$14.00 pour 50 passages, avec privilège à l'acheteur d'un retour gratuit si ce retour s'effectue le même jour.

PONT DE GASPÉ

Ce pont qui a été construit par La Cie du Pont de Gaspé sera également un pont sujet aux péages.

Il sera terminé dans le cours de l'été et livré à la circulation de bonne heure cet automne.

Humblement soumis,

L'ingénieur en chef et directeur des ponts et chemins de péages

IVAN E. VALLÉE,

Sous-ministre.

CHAPITRE VI
SECOURS CONTRE LE CHÔMAGE
RAPPORT DU DIRECTEUR

QUÉBEC, le 30 juin 1932.

A l'honorable M. J. N. FRANCOEUR, c.r.,
Ministre des Travaux publics,
Hôtel du Gouvernement,
Québec.

Monsieur le Ministre,

En ma qualité de directeur des secours contre le chômage, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de ce qui a été fait par le gouvernement de cette province pour remédier au chômage.

Avant de vous fournir les détails sur la distribution des fonds consentis sous la loi de 1931, lesquels apparaîtront comme appendices au présent rapport, je crois intéressant d'établir une parallèle entre la loi de 1931 et celle de 1930. Je noterai donc leur similitude et aussi les quelques points qui les différencient.

Les lois de cette province, que l'on trouvera aux statuts 21 Geo. V, ch. 2, 1930-31, et 22 Geo. V, ch. 2, 1931-32, sont basées en principe sur les lois fédérales de même année. A ces lois sont annexés les règlements généraux approuvés par Son Excellence le Gouverneur-Général en Son Conseil et qui régissent l'emploi des fonds.

Disons d'abord que la loi de 1931 passée à Ottawa est appelée "Loi remédiant au chômage et aidant à l'agriculture". A ce sujet, je dois faire remarquer que l'aide à l'agriculture n'était destinée qu'aux seules provinces de l'Ouest.

Il y a grande similitude entre les deux lois quant à leur application. Je dois vous signaler toutefois que la loi de 1931 présente certaines particularités, mentionnons :

En 1930, la contribution au coût des travaux remédiateurs au chômage était dans les proportions suivantes: un quart par la province, un quart par le gouvernement fédéral et la moitié par la municipalité, "à moins qu'en raison de dépenses considérables faites récemment pour atténuer le chômage, la dite municipalité se trouve incapable d'assumer 50% du coût des travaux ou entreprises d'ordre public nécessaires pour fournir de l'emploi à ses chômeurs". Dans ce cas la loi ajoute "qu'il sera loisible au ministre du Travail, à Ottawa, de conclure une entente modifiant la contribution du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial au coût des dits travaux ou entreprises".

Se basant sur cette clause, la Commission qui avait été chargée, l'an dernier, de faire la distribution des fonds, tant pour les travaux que pour les secours directs, put obtenir du gouvernement une contribution plus large en faveur de quelques municipalités dont la position financière était mauvaise; mais comme la loi de 1931 ne fixe pas d'avance la contribution du fédéral, nous avons pu accorder les mêmes avantages cette année à certaines municipalités de la province, de sorte que l'on peut dire que dans leur application les deux lois sont identiques en ce qui regarde les contributions à obtenir des municipalités.

La contribution des municipalités au coût des secours directs était sous la loi de 1930 fixée à un tiers et, en pratique, cette contribution demeura à un tiers sous la loi de 1931, bien que cette proportion ne soit pas mentionnée dans la loi.

En 1930, se basant sur l'autorité que lui conférait l'article 11 des règlements généraux, le ministre du Travail, à Ottawa, fixa, à la date du 19 décembre, 1930, le taux minimum des salaires à 30c. de l'heure tandis que la loi de 1931 laisse à la discrétion des autorités provinciales et municipales la fixation des salaires, sous réserve toutefois que ces taux soient justes et équitables et n'excèdent pas ceux exigés par le gouvernement fédéral pour des travaux du genre et de la même catégorie exécutés dans la région.

Dans les deux lois, la journée a été fixée à huit heures et sauf les quelques modifications apportées par conventions subséquentes, l'entente demeure la même sous les deux lois en ce qui concerne les travaux.

Dans ses clauses générales, l'entente de 1931 est plus précise en regard avec l'adjudication des contrats aux compagnies canadiennes, les conditions de résidence des chômeurs et les distinctions injustes que peuvent faire naître l'allégeance politique, la nationalité ou les croyances religieuses des chômeurs nécessiteux.

De plus, la loi de 1931 fixe à 40% au minimum le pourcentage du montant alloué qui sera dépensé en salaires aux nécessiteux.

Ayant collaboré et coopéré très étroitement avec le sous-directeur des secours contre le chômage M. M.-L. Guimont, au travail très difficile de la distribution des fonds faite par la Commission l'an dernier qui opérait sous la loi de 1930, nous nous sommes inspirés de la procédure adoptée alors à cette différence près que les renseignements fournis par les municipalités et les représentations faites furent autant que possible enquêtés sur place et vérifiés ou réajustés suivant le cas.

Tout comme en 1930, des circulaires d'instruction furent préparées et adressées à toutes les municipalités et aux districts non organisés ou missions auxquels il fut jugé urgent et nécessaire de consentir des octrois. On trouvera comme appendices "1" et "2" copie de ces circulaires.

Pour fixer le montant à accorder dans chaque cas, nous avons suivi la procédure suivante:

10. Nous nous sommes assurés de la coopération des officiers des différents départements à même de nous fournir des précisions tant sur la situation qui existait dans les diverses localités que sur l'état financier de la municipalité.
20. Nous avons exigé un recensement de chaque endroit sur:
 - (a) Nombre de chefs de famille ou soutiens de famille dans le besoin.
 - (b) Nombre de dépendants.
 - (c) Nombre de personnes vivant seules.
30. Nous avons aussi tenu compte de ce que pouvait rapporter dans chaque endroit un appel à la charité privée et si les diverses ressources dont on disposait étaient épuisées.

Le secours direct tel que défini par les autorités fédérales fut accepté par nous comme étant une contribution pour fournir aux personnes dans le besoin la nourriture, le vêtement, le chauffage et l'abri ou l'équivalent en quantité suffisante pour empêcher une trop grande misère.

On trouvera aussi comme appendice "3" et "4" des statistiques générales ainsi qu'un état démontrant les montants consentis et payés en 1930, 1931 et 1932.

Sous la loi de 1930, il était nécessaire de passer un contrat tripartite suivant les formules fournies par les autorités fédérales mentionnant la liste des travaux à exécuter, le montant alloué pour iceux et la contribution de chacun. Les trois partis intéressés étaient le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et la municipalité, tandis que pour la loi de 1931, chaque cas faisait le sujet d'un contrat bilatéral entre les autorités fédérales et provinciales, et une cédula était par la suite transmise par nous à la municipalité.

La loi de l'an dernier ne permettait à même les fonds du chômage que des travaux municipaux lorsque la loi de 1931 classait les travaux en fédéraux, provinciaux et municipaux. Les états donnés comme appendice "4" donnent certains détails au sujet de la distribution des fonds relativement à ces travaux.

En vertu de la loi de l'aide au chômage de 1930, dont l'entente a été signée le 22 octobre 1930, 1161 municipalités ou missions ont bénéficié d'un octroi.

D'après les termes de cette entente, tous les travaux remédiateurs au chômage devaient être terminés le ou avant le 1er juillet 1931. Cependant, plusieurs municipalités qui avaient été incapables de compléter leurs travaux à cette date furent autorisées à les continuer jusqu'à terminaison.

L'entente conclue avec le gouvernement fédéral, en vertu de la loi 1931, fut signée le 17 octobre 1931. Un total de 558 municipalités ou missions ont bénéficié d'un octroi en vertu de cette loi soit comme secours directs ou pour l'exécution de travaux remédiateurs.

D'après l'entente, tous les travaux devaient être terminés le ou avant le 1er mai 1932. Cependant, comme pour la loi 1930,

plusieurs municipalités ont aussi bénéficié d'une prolongation de délai. Notons que cette faveur ne fut accordée qu'aux municipalités qui avaient entrepris des travaux dont la discontinuation était de nature à causer des dommages sérieux ou des pertes.

Le 9 avril 1932, nous avons reçu du directeur fédéral de l'Aide au chômage une lettre nous avisant que la loi de l'aide au chômage 1931 était d'après le statut fédéral 22-23 Geo. V, ch. 13 continué et serait, dorénavant, connue sous le nom de *Loi continuant l'allègement du chômage et l'aide à l'agriculture 1932*.

Le Parlement du Canada a de plus édicté pour 1932 la *Loi concernant des mesures de secours*, 22-23 Geo. V, ch. 32, sanctionnée le 13 mai, 1932; conformément aux dispositions de cette loi, nous sommes actuellement en pourparlers avec les autorités fédérales et nous sommes à la veille de conclure une entente définitive en ce qui regarde particulièrement le retour à la terre.

L'on se rend compte facilement des difficultés qu'incombe l'application de ces lois et de la distribution des fonds et du travail excessivement difficile pour que cette distribution soit faite dans les meilleures conditions possibles.

Nous n'avons ménagé durant l'année ni notre temps ni notre travail pour répondre aux demandes nombreuses qui nous venaient de toutes parts et nous avons été appelés à fournir une foule de renseignements à cet effet.

Nous avons toujours collaboré et coopéré très étroitement avec les autorités fédérales et qu'il me soit permis d'adresser des remerciements à tous les membres de notre personnel du chômage.

Humblement soumis,

Le directeur des secours contre le chômage,

IVAN E. VALLÉE,
Sous-ministre.

SÉCOURS CONTRE LE CHÔMAGE

APPENDICE I

CIRCULAIRE No 1



PROVINCE DE QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRAVAIL

AIDE AUX CHÔMEURS 1931

CLAUSES ET INSTRUCTIONS GÉNÉRALES

A. — Objet de la loi.

Le but de la loi est de remédier au chômage, et par conséquent, de fournir de l'ouvrage aux sans-travail ou chômeurs. Et par chômeur on doit entendre surtout les sans-travail industriels: le journalier, l'usnier, l'artisan, l'ouvrier, l'employé de magasin ou de chemin de fer, sans salaire et sans ressources. C'est pourquoi il a été décidé qu'il n'était pas à propos d'accorder d'octrois aux centres autres que ceux où la fermeture d'une usine, manufacture ou encore la diminution dans les activités d'une usine, manufacture ou d'un chemin de fer, a mis à pieds un grand nombre d'employés.

Les plus nécessiteux bénéficieront en premier des octrois. Ceux-ci doivent être répartis avec impartialité; et aucune distinction injuste ne doit être exercée ou tolérée en matière d'emploi ou d'assistance individuelle contre un sujet britannique quelconque à raison de son allégeance politique, de sa nationalité ou de ses croyances religieuses.

Nous ne voulons pour aucune considération introduire de favoritisme politique sur les travaux remédiateurs au chômage dont doivent seuls bénéficier les plus nécessiteux.

Toute infraction à cette clause justifierait automatiquement la rétention du paiement des argents que les municipalités, ou les autorités compétentes dans les districts non organisés, auraient droit de recevoir.

B. — Formalités relatives aux demandes d'octrois.

A toute demande d'octrois remédiateurs devront être annexées les pièces justificatives suivantes :

- (a) Une copie dûment certifiée de la résolution du conseil municipal endossant la demande;
- (b) Une déclaration dûment certifiée du nombre des chômeurs résidant dans la municipalité ou le territoire non organisé; donnant séparément les chômeurs mariés, non mariés, en se rappelant la définition du chômeur telle que donnée ci-dessus;
- (c) La description fidèle et détaillée des travaux à faire;
- (d) Un estimé du coût probable des dits travaux.

N. B. — Il faudra aussi dire si les dits travaux seront sous la surveillance de la municipalité, du gouvernement provincial, d'un ingénieur ou d'une compagnie particulière.

Comme l'expropriation ou l'acquisition de terrain n'augmente pas le nombre de jours de travail, ni la somme du travail à effectuer, cette expropriation ou acquisition ne sera que très rarement permise, parce qu'elle n'est qu'exceptionnellement justifiable comme mesure de remédiation au chômage.

C. — Journée de huit heures et taux de salaires justes et équitables.

Une journée maximum de huit heures devra être observée sur les travaux et entreprises exécutés conformément à cette entente, à moins qu'une modification à cette condition importante ne soit au

préalable consentie par le Ministre du Travail; des taux justes et équitables devront être payés par la Province et les Municipalités, mais ces taux ne devront pas être plus élevés que ceux exigés par le Gouvernement Fédéral pour des travaux du genre et de la même catégorie dans la région.

Il importe de remarquer qu'il n'est pas permis aux municipalités de retenir sur les salaires des ouvriers un certain pourcentage pour payer en tout ou en partie leur quote-part.

Le Gouvernement Fédéral désire qu'il soit bien compris que la Province et les municipalités auront droit aux montants autorisés en autant qu'elles y contribuent à même leurs fonds respectifs.

D. — Frais d'administration.

Les autorités provinciales et municipales défraieront elles-mêmes leurs propres frais d'administration de toute mesure remédiateur au chômage adoptée par suite de la présente entente, et aucune proportion de ces frais d'administration ne devra être comprise dans les états de comptes soumis en vertu de cette entente ou payés par la Puissance.

E. — Travaux.

Les travaux devront être inaugurés sur le champ et poursuivis sans délai inutile jusqu'au moment du parachèvement, c'est-à-dire à la date mentionnée au contrat.

Il est toutefois bon de noter que les travaux d'église, fabrique, de presbytère, d'école ou de salle paroissiale ne sont pas considérés sous la présente loi remédiateur au chômage comme des travaux d'ordre public, à cause de leur caractère confessionnel.

Les travaux de tunnels sous une voie ferrée et ceux d'élimination des passages à niveaux doivent d'abord être soumis à l'approbation de la Commission des Chemins de Fer.

Aucun octroi ne sera accordé pour des entreprises d'ordre particulier, même si, grâce à un tel octroi, on fournissait du travail aux chômeurs.

Dans l'exécution des travaux faits suivant la présente entente, soit par les Cités, Villes, Municipalités ou entrepreneurs, tous matériaux, approvisionnements, outils, instruments et machineries de construction devront être de provenance canadienne lorsque disponibles.

F. — Papeterie, formules, circulaires.

Seuls des blancs de listes de paie et de statistiques (voir circulaire) seront fournis aux municipalités. Toutes les autres formules et toute autre papeterie qui pourraient être requises devront être pourvues aux frais de la municipalité.

Cependant toutes les municipalités qui auront fait accepter un programme de travaux remédiateurs au chômage et se seront vu accorder des octrois à cette fin recevront deux copies de formules de l'entente et une copie de nos circulaires d'instructions générales. Plus tard lorsque les dits travaux remédiateurs au chômage seront commencés il sera adressé mensuellement aux intéressés des formules de statistiques accompagnées d'instructions sur la manière de remplir les dites formules.

G. — Formules d'ententes.

Le plus important des documents est sans doute la formule d'entente ou de contrat. Cette formule devra toujours être accompagnée de deux copies certifiées de résolution du conseil municipal acceptant l'octroi aux conditions de la loi.

La formule d'entente ne sera retournée à la municipalité qu'après qu'elle aura été signée par le représentant attitré de la Province, mais une municipalité peut commencer les travaux remédiateurs au chômage inscrits à son programme dès qu'elle sera avisée qu'un octroi lui a été accordé.

H. — Circulaires.

Les circulaires contiennent toutes les instructions particulières nécessaires sur la manière de procéder tant dans la préparation des rapports que dans la direction des travaux.

Il a été également convenu que toute correspondance concernant le chômage doit être adressée aux autorités provinciales. Il est de toute nécessité cependant que l'entente soit dûment signée par les parties intéressées avant qu'aucun compte ne soit accepté.

N. B.—Il n'est pas permis de faire de ratures, d'additions ou de changements aux formules d'ententes.

I. — Statistiques.

Les municipalités et en général toutes celles bénéficiant des octrois du chômage devront être en position de nous fournir chaque mois, et conformément aux instructions détaillées de la circulaire toute l'information requise par les formules de statistiques.

Le directeur des secours contre le chômage,

IVAN E. VALLÉE,

Sous-ministre et ingénieur-en-chef.

QUÉBEC, le 26 octobre 1931.

SECOURS CONTRE LE CHÔMAGE

APPENDICE II

CIRCULAIRE No 2



PROVINCE DE QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AIDE AUX CHÔMEURS

INSTRUCTIONS CONCERNANT LA LOI DE L'AIDE AU CHÔMAGE 1931

Objet de la loi.

Les rapports de nos inspecteurs tendent à démontrer, de plus en plus, que l'objet de la Loi échappe à bon nombre de municipalités, bien qu'il soit clairement défini au premier paragraphe de l'item A, dans la circulaire contenant les clauses et instructions générales relatives à l'Aide aux chômeurs 1931.

Cet objet est, avant tout, de fournir aux chômeurs sans ressources les nécessités de la vie et, à cet égard, nous devons appuyer sur le fait que les octrois doivent bénéficier seulement aux ex-salariés sans travail et sans ressources.

Contribution municipale:

PAS DE DÉDUCTION.

Il faut, tout d'abord, qu'il soit bien compris, une fois pour toutes, qu'il ne s'agit pas d'entreprendre, en des temps difficiles où tout nous prêche la plus rigide économie, un vaste programme de travaux auquel la municipalité ne peut contribuer sans s'exposer à de graves embarras susceptibles de l'acculer à la faillite.

La municipalité, en effet, doit fournir sa quote-part, soit à même les deniers publics déjà à sa disposition, soit par emprunt, soit par une taxe spéciale imposée à tous les contribuables; mais jamais elle ne doit procéder par déduction, volontaire ou non, opérée sur le salaire des chômeurs.

En vous pénétrant de l'idée que le dit salaire du chômeur lui est simplement et spécialement donné pour lui procurer les nécessités de l'existence, il vous sera facile de conclure logiquement qu'il ne saurait y avoir de déduction, directe ou indirecte, sous aucune forme quelconque, et que c'est agir à l'encontre de l'entente elle-même que de vouloir en user vis-à-vis des sans-travail, avec ou sans leur consentement.

D'ailleurs, la contribution de la municipalité est la première et la plus importante des conditions à remplir pour obtenir des octrois, et les règlements de l'acte remédiateur au chômage en présupposent même l'existence, avant qu'aucune aide ne soit fournie par les deux gouvernements, fédéral et provincial, dont c'est l'intention de ne pas accorder les dits octrois là où la municipalité se refuse à contribuer pour sa quote-part.

Choix et durée des travaux.

Nous croyons devoir insister particulièrement sur le choix et la durée des travaux qui doivent être, d'abord, exécutables en hiver, et terminés, ensuite, pour le 1er mai prochain (1932). Cette règle est catégorique et ne tolère, en aucun cas, une extension de temps.

Dépense trop forte et système rotatif.

Au sujet des travaux, nous croyons opportun de vous faire observer que certains centres se livrent à une dépense exagérée et trop expéditive des montants qu'ils reçoivent pour des travaux rémateurs au chômage.

Une enquête récente nous a, en effet, révélé qu'il n'y a, en fait, que très peu ou pas de chômeurs dans certaines municipalités, où les travaux en cours ont donné de l'emploi à tout le monde, ce qui explique, en certains cas, des déboursés aussi considérables en si peu de temps.

Il est donc urgent et pratique d'adopter pour l'exécution des travaux, un système rotatif, en employant, à tour de rôle, de petits groupements formés, de préférence, de ceux dont les besoins sont les plus pressants ou les charges de famille sont les plus lourdes, afin de mieux répartir ainsi les bons effets de l'octroi remédiateur et de les faire persister, autant que possible, durant toute la saison rigoureuse.

Résumé.

Afin d'éviter les malentendus, nous résumons ici les obligations et les conséquences, qui découlent de l'acceptation des octrois :

- 1o. Pour la municipalité, contribution obligatoire, comme corps, de sa quote-part de l'octroi accordé.
- 2o. Ne fournir du travail qu'aux seuls chômeurs sans ressources;
- 3o. N'opérer aucune déduction sur le salaire des chômeurs, quelle qu'elle soit, ni pour taxes, ni pour contribution, ni pour dettes;
- 4o. Ne jamais perdre de vue l'objet de la Loi, qui est de fournir les nécessités de la vie aux chômeurs réellement sans ressources et réduire, en conséquence, au minimum, l'achat des matériaux et l'expropriation de terrains, etc.

(Rappelons ici qu'au moins 40% du montant remédiateur alloué doit être dépensé en salaires aux chômeurs.)

- 5o. Observer scrupuleusement les données des paragraphes 2, 3 et 4 de la clause A, dans la circulaire relative à l'Aide au Chômage.

Si, conformément aux termes et à l'esprit de la Loi, l'on ne donne du travail qu'aux seuls nécessiteux, sans aucune distinction, la question du favoritisme ne peut pas et ne doit même pas se poser.

Réclamations précédées d'un avis.

Tout en vous priant de prendre note de ces observations, nous vous demandons, en outre, de ne pas oublier de nous aviser en temps, avant l'envoi de vos réclamations, afin de nous permettre de faire enquête, si nous le jugeons à propos, pour nous rendre mieux compte de l'observance de la Loi.

Aucune réclamation, d'ailleurs, ne sera acquittée sans cette enquête, que nous tiendrons ici ou sur les lieux, suivant les exigences de la situation.

En retour, la province paiera immédiatement sa part de contribution aux municipalités, lorsqu'elles se seront conformées aux règlements.

Contrôle à exercer.

En terminant, permettez-nous de vous répéter qu'il devient de plus en plus évident que les municipalités seraient mieux avisées de réduire leur programme de travaux, de manière à ne fournir du travail qu'aux seuls nécessaires et à ne contracter, de toute façon, que des obligations auxquelles elles peuvent faire face en toute sécurité.

Voilà quelques avis que nous avons cru utile et même nécessaire de vous donner; ils n'ont d'autre but que de vous renseigner et de vous aider dans l'application de la Loi.

Vous êtes priés de les accepter dans cet état d'esprit et en coopérant avec nous pour respecter l'entente.

Ministère des Travaux publics,

Province de Québec

IVAN E. VALLÉE,

Sous-ministre et directeur des secours contre le chômage.

QUÉBEC, décembre, 1931.

SECOURS CONTRE LE CHÔMAGE

APPENDICE III

STATISTIQUES GÉNÉRALES

AIDE AUX CHÔMEURS

SECOURS DIRECTS—Loi 1930:

(a) A partir de la date de la signature de l'entente, 22 octobre 1930, au 30 juin 1931.

Nombre de familles qui auraient été secourues.....	60,732
Nombre de dépendants.....	251,954
Repas.....	1,727,233
Couchers.....	317,299

(b) Du 30 juin 1931 jusqu'à la signature de la loi 1931

Nombre de familles qui auraient été secourues.....	3,165
Nombre de dépendants.....	12,250
Repas.....	183,000
Couchers.....	27,210

SECOURS DIRECTS—Loi 1931

A partir de la date de la signature de l'entente, 17 octobre 1931, au 30 juin 1932.

Nombre de familles qui auraient été secourues.....	98,713
Nombre de dépendants.....	578,065
Nombre de personnes vivant seules.....	32,862
Total des personnes ayant reçu des secours.....	709,640
Repas ..	3,233,183
Couchers ..	632,325

SECOURS DIRECTS—"Continuance Act 1932"

Du 1er mai au 30 juin 1932.

Nombre de familles qui auraient été secourues.....	24,026
Nombre de dépendants.....	116,379
Nombre de personnes vivant seules ..	5,438
Total des personnes ayant reçu des secours.....	145,843

TRAVAUX—Loi 1930

A partir de la signature de l'entente, 22 octobre 1930, au 30 juin 1931.

Nombre d'individus qui auraient reçu de l'emploi.....	85,452
Nombre d'heures de travail.....	8,554,272

Du 30 juin jusqu'à déchéance de cette loi

Nombre d'individus qui auraient reçu de l'emploi.....	5,500
Nombre d'heures de travail.....	1,211,480

TRAVAUX—Loi 1931

A partir de la signature de l'entente, au 30 juin 1932.

Nombre d'individus qui auraient reçu de l'emploi.....	164,924
Nombre d'heures de travail.....	16,835,512

RÉCAPITULATION

SECOURS DIRECTS	Nombre de familles qui auraient été secourues	Nombre de dépendants	Nombre de personnes vivant seule
Loi 1930.....	63,897	264,204	(1)
Loi 1931.....	98,713	578,065	32,862

	Repas	Couchers
Loi 1930.....	1,910,233	344,509
Loi 1931.....	3,233,132	632,325

TRAVAUX:

	Nombre d'indi- vidus employés	Nombre d'heures de travail	(2) (hommes-heures)
Loi 1930.....	90,952	9,765,752	
Loi 1931.....	164,924	16,835,512	

(1) Cette information n'était pas requise des municipalités dans le temps.

(2) (hommes-heures) = Nombre d'individus par le nombre d'heures de travail.

SECOURS CONTRE LE CHÔMAGE

APPENDICE IV

MONTANTS ENGAGÉS ET PAYÉS

AIDE AUX CHÔMEURS

État démontrant les montants consentis et payés en 1930-1931-1932

SECOURS DIRECTS—Loi 1930

	Montant engagé	
Part du Provincial.....	\$728,829.49	
“ “ Fédéral.....	\$728,429.49	
Contribution Municipale.....	\$689,504.43	\$2,146,763.41

Montant payé

A partir de la signature de l'entente, 22 octobre
1930, au 30 juin 1931.

Gouvernement Provincial.....	\$245,389.08	
“ Fédéral.....	\$245,389.06	
Municipalités.....	\$242,370.27	\$733,148.41

Du 30 juin 1931 au 30 juin 1932

Gouvernement Provincial.....	\$451,108.96	
“ Fédéral.....	\$459,427.48 (1)	
Municipalités.....	\$409,611.13	\$1,320,147.57

Grand total du 22 octobre 1930 au 30 juin 1932..... \$2,053,295.98

1) La part du Fédéral excède la part du Provincial parce que le Fédéral contribuait 50% et le Provincial 25%, pour secourir les étrangers indigents à Montréal.

SECOURS DIRECTS—Loi 1931

	Montant engagé	
Part du Provincial.....	\$1,131,881.47	
“ “ Fédéral.....	\$1,185,349.81 (1)	
Contribution Municipale....	\$854,842.56	\$3,172,073.84

Montant payé

A partir de la signature de l'entente, 17 octobre
1931 au 30 juin 1932.

Gouvernement Provincial:

Secours Directs Municipaux .	\$771,454.84	
“ “ Colonisation.	\$49,008.52	
Gouvernement Fédéral.....	\$742,038.76	
Contribution Municipale....	\$729,036.43	\$2,291,538.55

TRAVAUX—Loi 1930

	Montant engagé	
Part du Provincial.....	\$2,949,992.50 (2)	
“ “ Fédéral.....	\$2,849,992.50	
“ Municipale.....	\$4,288,615.00	\$10,088,600.00

Montant payé

A partir de la signature de l'entente, 22 octobre
1930 au 30 juin 1931.

Part du Provincial.....	\$739,698.45	
“ “ Fédéral.....	\$712,924.96	
“ Municipale.....	\$732,083.03	\$2,184,706.44

Du 30 juin 1931 au 30 juin 1932

Part du Provincial.....	\$2,124,474.56	
“ “ Fédéral.....	\$2,051,059.71	
“ Municipale.....	\$3,412,861.07	\$7,588,395.34

Grand total payé du 22 octobre 1930 au 30 juin 1932.... \$9 773,101.18

- (1) La part du Fédéral excède la part du Provincial parce que le Fédéral contribuait 50% et le Provincial 25%, pour secourir les étrangers indigents à Montréal.
- (2) Dans certains cas, surtout lorsqu'il s'agissait d'entreprises provinciales, la Province contribuait un pourcentage plus élevé que le Fédéral, ce qui explique que le montant engagé par la Province est supérieur au montant engagé par le Gouvernement Fédéral.

TRAVAUX—Loi 1931.

	Montant engagé	
• Part du Provincial.....	\$5,059,707.27	(2)
“ “ Fédéral.....	\$4,856,495.24	
“ Municipale.....	\$5,114,242.54	\$15,030,445.05

Montant payé

A partir de la signature de l'entente, 17 octobre
1931 au 30 juin 1932.

Contribution Provinciale:

Travaux Municipaux.....	\$2,064,781.51	
“ de Colonisation.....	\$164,921.63	
“ “ Voirie.....	\$416,717.03	
“ d'Entretien de Ponts	\$4,019.58	
	<u>\$2,650,439.75</u>	(2)
Contribution Fédérale.....	\$2,138,721.83	
“ Municipale.....	\$1,694,787.04	\$6,483,948.62

RÉCAPITULATION

SECOURS DIRECTS:—Loi 1930

	Montant engagé	Montant payé
Part du Provincial.....	\$728,829.49	\$696,498.04
“ Fédéral.....	728,429.49	704,816.54
“ Municipale.....	689,504.43	651,981.40
Loi 1931		
Part du Provincial.....	1,131,881.47	820,463.36
“ Fédéral.....	1,185,349.81	742,038.76
“ Municipale.....	854,842.56	729,036.43
	<u>\$5,318,837.25</u>	<u>\$4,344,834.53</u>

- (2) Dans certains cas, surtout lorsqu'il s'agissait d'entreprises provinciales, la Province contribuait un pourcentage plus élevé que le Fédéral, ce qui explique que le montant engagé par la Province est supérieur au montant engagé par le Gouvernement Fédéral.

TRAVAUX:—Loi 1930

	Montant engagé	Montant payé
Part du Provincial.....	\$2,949,992.50	\$2,864,173.01
“ Fédéral.....	2,849,992.50	2,763,984.67
“ Municipale.....	4,288,615.00	4,144,944.10

Loi 1931

Part du Provincial.....	5,059,707.27	2,650,439.75
“ Fédéral.....	4,856,495.24	2,138,721.83
“ Municipale.....	5,114,242.54	1,694,787.04

	<u>\$25,119,045.05</u>	<u>\$16,257,050.40</u>
--	------------------------	------------------------

GRAND TOTAL

SECOURS DIRECTS:—Loi 1930 et 1931

	Montant engagé	Montant payé
Part du Provincial.....	\$1,860,710.96	\$1,516,961.40
“ Fédéral.....	1,913,779.30	1,446,855.30
“ Municipale.....	1,544,346.99	1,381,017.83

TRAVAUX:—Loi 1930 et 1931

Part du Provincial.....	8,009,699.77	5,514,612.76
“ Fédéral.....	7,970,877.50	4,902,706.50
“ Municipale.....	9,138,467.78	5,839,731.14

	<u>\$30,437,882.30</u>	<u>\$20,601,884.93</u>
--	------------------------	------------------------

N.B.—La différence entre les montants engagés et les montants payés, s'explique par le fait que certaines municipalités n'ont pas dépensé toutes les sommes autorisées, ou n'ont pas encore transmis leurs réclamations.

CHAPITRE VII
RECETTES ET DÉPENSES
RAPPORT DU COMPTABLE

ÉTAT des recettes du ministère des Travaux publics, depuis le 1er juillet 1931, jusqu'au 30 juin 1932.

RECETTES

La Cie du Château Frontenac:		
Loyer du terrain occupé par la Cie du Château Frontenac, du 1er janvier 1931 au 1er juillet 1932.....	\$	760.60
Cité de Montréal:		
Loyer d'un terrain entre le Palais de Justice et l'Hôtel de Ville, vis-à-vis la colonne Nelson, du 1er juillet 1931 au 30 juin 1932.....		1.00
Quebec Lawn Tennis:		
Loyer d'un terrain, du 1er juillet 1931 au 30 juin 1932.....		1.00
Commission des Écoles Protestantes:		
École Normale McGill, rue Belmont, Montréal. Loyer du 30 juillet 1931 au 30 juin 1932.....		1,000.00
Montreal Tramways Company:		
Droit de passage sur la ferme de la prison de Bordeaux, du 1er octobre 1931 au 1er octobre 1932.....		100.00
The Bell Telephone Company of Canada:		
Loyer pour attache de câble au pont, à Montmorency, du 1er décembre 1931 au 30 novembre 1932.....		1.00
The Bell Telephone Company of Canada:		
Loyer pour câble sous-marin attaché au pont de Batiscan, du 1er janvier 1931 au 31 décembre 1932.....		10.00
The Bell Telephone Company of Canada:		
Loyer pour attache de câble au pont sur la rivière Gatineau, entre Pointe Gatineau et Hull, du 1er janvier 1932 au 31 décembre 1932.....		1.00
A reporter:	\$	1,874.60

ÉTAT des recettes du ministère des Travaux publics, depuis le 1er juillet 1931 jusqu'au 30 juin 1932.

RECETTES—(Suite).

	Reporté	\$ 1,874.60
The Bell Telephone Company of Canada:		
	Loyer pour attache de câble au pont, sur la rivière St-François, entre le village de St-François-du-Lac et Pierreville, du 1er janvier 1932 au 31 décembre 1932.....	10.00
The Bell Telephone Company of Canada:		
	Loyer pour des poteaux sur la ferme de la prison de Bordeaux, du 1er juillet 1931 au 30 juin 1932.....	55.00
Prévention des Incendies:		
	Contribution des compagnies d'assurance contre le feu.....	\$ 35,278.53
Ponts de péages, au 30 juin 1932:		
	Batiscan.....	57,141.04
	Taschereau.....	73,065.14
	Galipeault.....	80,546.38
	Québec.....	51,587.89
	Yamaska.....	782.69
	Vieux effets et matériel vendus.....	627.55
	Total.....	\$ 299,094.22
	Grand total.....	\$ 300,968.82

ÉTAT des dépenses du ministère des Travaux publics depuis le 1er juillet 1931 jusqu'au 30 juin 1932.

DÉPENSES

Entretien des Édifices publics en général:		
Entretien des édifices de la Législature et des départements.	\$293,099.99	
Spencer Wood	54,136.70	
Serres du Parlement	34,362.93	
Café du Parlement	12,709.88	
École des Arts Domestiques—Québec	1,838.22	
École des Beaux-Arts—Québec.	6,163.95	
Musée Provincial—Québec.	15,076.28	
Édifice Commission des Accidents du Travail, Québec	7,611.65	
Total:	\$424,999.60	
Moins montant reçu des Cies d'Assurances, re: feu École des Arts Domestiques, à Québec.	226.20	
		\$424,773 40
Nettoyage.	89,499.88	
Assurance des édifices publics en général	943.47	
Taxe d'eau sur les édifices parlementaires.	14,264.50	
Inspections et explorations.	26,285.95	
Bureau de Poste.	5,498.74	
École Normale, Québec, réparations et entretien	23,185.61	
Ponts-routes.	251,619.25	
Embellissement des édifices et terrains du Parlement.	8,000.00	
Entretien des bureaux du Gouvernement—Montréal.	42,551.20	
École des Hautes Études Commerciales, réparations.	15,000.00	
Loi préventive des incendies.	223,243.59	
Abolition des ponts et barrières à péages, 2 Geo. V, ch. 2	150.00	
Abolition des ponts et barrières à péages, 5 Geo. V, ch. 10.	4,583.33	
Chemins de fer, subside en argent.	50,000.00	754,825.52
		\$1,179,598.92

ÉTAT des dépenses du ministère des Travaux publics depuis le
1er juillet 1931 jusqu'au 30 juin 1932

DISTRICT	CHEF-LIEU		
Palais de Justice et Prisons, entretien et réparations:			
Iles-de-la-Madeleine	Amherst	\$	275.00
Abitibi	Amos		333.60
Arthabaska	Arthabaska		428.50
Beauce	Beauce		4,247.00
Pontiac	Campbell's Bay		1,545.00
Chicoutimi	Chicoutimi		3,733.00
Hull	Hull		328.00
Joliette	Joliette		1,107.82
Saguenay	La Malbaie		9,818.44
Montcalm	Mont-Laurier		955.00
Montmagny	Montmagny		65.00
Montréal	Montréal, Palais de Justice		18,482.66
Gaspé	New-Carlisle		313.16
Gaspé	Percé		978.00
Québec	Québec, Palais de Justice		6,935.31
Rimouski	Rimouski		210.50
Kamouraska	Rivière du Loup		884.18
Roberval	Roberval		867.23
St-François	Sherbrooke, Palais de Justice		4,757.04
Richelieu	Sorel		1,877.84
Iberville	St-Jean		450.00
Terrebonne	St-Jérôme		6,796.61
St-Hyacinthe	St-Hyacinthe		11,980.87
Terrebonne	Ste-Scholastique		50.00
Trois-Rivières	Trois Rivières, Palais de Justice		4,617.62
Bedford	Sweetsburg		93.42
Beauharnois	Valleyfield		378.77
Prison de Montréal			10,475.01
Prison de Québec			2,015.15
			94,999.73

ÉTAT des dépenses du ministère des Travaux publics depuis le
1er juillet 1931 jusqu'au 30 juin 1932.

DÉPENSES—(Suite)

IMPUTABLE AU FONDS DES BÂTISSÉS ET DES JURÉS		
Palais de Justice et Prisons, entretien et réparations.....	\$94,999.73	
Assurance.....	1,973.25	
Rivière du Loup, réparations.....	49,998.10	
Sweetsburg, réparations.....	19,977.16	
		166,948.24
IMPUTABLE AU COMPTE CAPITAL		
Pont Montréal-Longueuil.....	150,000.00	
Prison de Bordeaux, Aile "B".....	44,712.40	
Les grands ponts.....	1,294,731.22	
Edifice à bureaux.....	583,485.50	
Achat propriété Smith, Québec.....	21,000.00	
Pont à Ste-Claire, Co. Soulanges.....	10,291.80	
Pont sur la Rivière des Prairies, 2 Geo. V, ch. 2.....	131.40	
		2,104,352.32

Le comptable,

ARTHUR GAGNON.

Département des Travaux publics,

QUÉBEC, le 30 juin 1932.

CHAPITRE VII

ASSURANCES DU GOUVERNEMENT CONTRE LES INCENDIES

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL ET PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS

RAPPORT DU COMPTABLE

VIII
ASSURANCES DU GOUVERNEMENT
ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL

NOM DES ÉDIFICES	Sur édifices \$	Sur bibliothèque et ameublement \$	Sur hangars, remises, granges, écuries et serres \$	Totaux \$	Dates de l'expiration des polices
École Normale McGill comprenant ateliers et classes techniques, allonge et école modèle, Annexe Montréal.....	45,000.00	3,000.00		48,000.00	1er mai 1934
Propriété No 515, rue St-Gabriel, ailes et voutes du bureau d'enregistrement, Montréal.....	8,000.00	1,000.00		9,000.00	"
Propriété No 89, Notre-Dame-Est et No 505, St-Gabriel, Montréal.....	229,600.00	20,400.00		250,000.00	"
Propriété 509-511, St-Gabriel et 88-90, St-Jacques-Est, Montréal..	17,000.00	1,000.00		18,000.00	"
Propriété 95, rue Notre-Dame-Est, Montréal.....	20,000.00	5,000.00		25,000.00	"
Propriété 97, rue Notre Dame Est, Montréal.....	17,000.00			17,000.00	"
École Normale Jacques-Cartier y compris nouvelles bâtisses et dépendances.....	85,000.00	20,000.00	500.00	105,500.00	"
École Industrie Laitière, St-Hyacinthe.....	40,000.00	13,000.00	7,000.00	60,000.00	"
École Industrie Laitière, Maison du fermier.....	2,000.00			2,000.00	"
École Normale Laval et École Modèle Annexe (département des institutrices) chez les Ursulines de Québec.....		3,000.00		3,000.00	"
École Normale Laval, Chemin Ste-Foye, Québec.....	75,000.00	20,000.00		95,000.00	"
Serres du gouvernement.....	12,000.00			12,000.00	"
Serres de Spencer Wood.....	10,000.00			10,000.00	"
Spencer Wood: Château, dépendances et autres constructions sur la propriété y compris la maison du gardien près du Chemin St-Louis.	80,000.00	27,000.00	30,000.00	137,000.00	"
A reporter.....	\$ 640,600.00	\$ 113,400.00	\$ 37,500.00	\$ 791,500.00	

VIII
ASSURANCES DU GOUVERNEMENT—(Suite).

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL

NOM DES ÉDIFICES	Sur édifices	Sur bibliothèque et ameublement	Sur hangars, remises, granges, écuries et serres	Totaux	Dates de l'expiration des polices
Reporté.....	\$ 640,600.00	\$ 113,400.00	\$ 37,500.00	\$ 791,500.00	.....
École des Arts, rue St-Joachim, Québec.....	60,000.00	15,000.00	.....	75,000.00	1er mai 1934.
Hôtel du Gouvernement.....	750,000.00	240,000.00	10,000.00	1,000,000.00	" "
Nouvelle Bibliothèque de la Législature.....	.....	50,000.00	.....	50,000.00	" "
Annexe, rue Ste-Julie, Québec.....	.....	40,000.00	.....	40,000.00	" "
Restaurant.....	.....	5,000.00	.....	5,000.00	" "
Ameublement, 231, St-Paul, Québec.....	.....	6,000.00	.....	6,000.00	" 1933.
Bouilloire, Hôtel du Gouvernement.....	25,000.00	.....	.....	25,000.00	" 1934.
Laboratoire, Hôtel du Gouvernement.....	.....	5,000.00	.....	5,000.00	" 1934.
Ameublement, 96, St-Jacques, Montréal.....	.....	6,000.00	.....	6,000.00	" 1933.
Ameublement, 89-95, Notre-Dame-Est, Montréal.....	.....	9,000.00	.....	9,000.00	" "
Prop. Smith, Place George V, Québec.....	15,000.00	.....	.....	15,000.00	" "
Prop. Duchesne, 116, St-Augustin, Québec.....	15,000.00	.....	.....	15,000.00	" "
Prop. 21 23, Conroy, Québec.....	5,000.00	.....	.....	5,000.00	" "
Prop. 114, St-Augustin, Québec.....	8,000.00	.....	.....	8,000.00	" "
Coin des rues St-Amable et St-Augustin, Québec.....	6,000.00	.....	.....	.....	15 avril 1935.
Coin des rues St-Amable et Conroy, Québec.....	2,100.00	.....	.....	.....	1 mai 1933.
25-27, Conroy, Québec.....	2,000.00	.....	.....	.....	20 avril 1935.
Commission des Accidents du travail, Québec.....	29,000.00	.....	.....	.....	1 mai 1932.
A reporter.....	\$1,557,700.00	\$ 489,400.00	\$ 47,500.00	\$2,055,500.00	.....

VIII
ASSURANCES DU GOUVERNEMENT—(Suite)

PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS

NOM DES ÉDIFICES	Sur édifices	Sur bibliothèque et ameublement	Sur hangars, remises, granges, écuries et serres	Totaux	Dates de l'expiration des polices
Prison de Québec.....	\$ 25,000.00	\$ 6,000.00	\$ 1,500.00	\$ 32,500.00	1er mai 1934.
Prison de Québec, maison du géolier.....	800.00	.....	.....	800.00	" "
Prison des Femmes, Québec, bouilloires.....	10,000.00	.....	.....	.....	.....
Palais de Justice de Québec.....	19,500.00	1,000.00	.....	20,500.00	29 jan. 1935.
Iles-de-la-Madeleine.....	10,000.00	500.00	.....	10,500.00	1er mai 1934.
Percé (Gaspé).....	10,000.00	600.00	.....	10,600.00	" "
New-Carlisle (Gaspé).....	8,000.00	700.00	.....	8,700.00	" "
New-Carlisle, Maison du géolier.....	2,000.00	.....	.....	2,000.00	" "
Beauce.....	25,000.00	700.00	400.00	26,100.00	" "
Chicoutimi.....	55,000.00	3,600.00	400.00	59,000.00	" "
Roberval.....	50,000.00	10,000.00	.....	60,000.00	" "
La Malbaie.....	16,000.00	500.00	400.00	16,900.00	" "
Montmagny.....	25,000.00	800.00	400.00	26,200.00	" "
Fraserville.....	25,000.00	1,000.00	400.00	26,400.00	" "
Rimouski.....	25,000.00	1,500.00	400.00	26,900.00	" "
Amos.....	60,000.00	10,000.00	.....	70,000.00	" "
Palais de Justice de Montréal (Annexe).....	100,000.00	20,000.00	.....	120,000.00	" "
Palais de Justice de Montréal (Vieux).....	250,000.00	50,000.00	.....	300,000.00	" "
Palais de Justice et Prisons de Valleyfield.....	40,000.00	2,000.00	.....	42,000.00	" "
" " St-Jean.....	20,000.00	1,500.00	400.00	21,900.00	" "
" " St-Hyacinthe.....	25,000.00	800.00	400.00	26,200.00	" "
A reporter.....	\$ 801,300.00	\$ 111,200.00	\$ 4,700.00	\$ 907,200.00	.....

VIII

ASSURANCES DU GOUVERNEMENT—(Suite).

PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS

NOM DES ÉDIFICES	Sur édifices	Sur bibliothèque et ameublement	Sur hangars, remises, granges, écuries et serres	Totaux	Dates de l'expiration des polices
	\$	\$	\$	\$	
Reporté.....	801,300.00	111,200.00	4,700.00	907,200.00	
Palais de Justice et Prisons de Ste-Scholastique.....	15,000.00	.....	400.00	15,400.00	1er mai 1934
" " " Sweetsburg.....	25,000.00	800.00	400.00	26,200.00	" "
" " " Bryson.....	15,000.00	.....	.....	15,000.00	" "
" " " Hull.....	50,000.00	10,000.00	.....	60,000.00	" "
" " " Mont-Laurier.....	50,000.00	10,000.00	.....	60,000.00	" "
" " " St-Jérôme.....	110,000.00	15,000.00	.....	125,000.00	" "
" " " Campbell's Bay.....	65,000.00	10,000.00	.....	75,000.00	" "
Palais de Justice, Trois-Rivières.....	100,000.00	10,000.00	.....	110,000.00	" "
Prison de Trois-Rivières.....	15,000.00	500.00	500.00	16,000.00	" "
Palais de Justice de Sherbrooke.....	125,000.00	25,000.00	.....	150,000.00	" "
Prison de Sherbrooke.....	20,000.00	500.00	500.00	21,000.00	" "
Palais de Justice et Prison de Sorel.....	25,000.00	800.00	400.00	26,200.00	" "
Palais de Justice et Prison d'Arthabaska.....	25,000.00	1,000.00	400.00	26,400.00	" "
" " " Joliette.....	25,000.00	2,600.00	400.00	28,000.00	" "
" " " Nicolet.....	15,000.00	2,500.00	.....	17,500.00	" "
A reporter.....	\$1,481,300.00	\$ 199,900.00	\$ 7,700.00	\$1,678,900.00	.....

VIII
ASSURANCES DU GOUVERNEMENT—(Suite).

PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS

NOM DES ÉDIFICES	Sur édifices	Sur bibliothé- que et ameublement	Sur hangars, remises, gran- ges, écuries et serres	Totaux	Dates de l'expiration des polices
Reporté	\$ 1,481,300.00	\$ 199,900.00	\$ 7,700.00	\$ 1,678,900.00	
Maison du Chapelain, Bordeaux	5,000.00	.....	.....	5,000.00	1er mai 1934.
La Morgue, 43, St-Vincent, Montréal	25,000.00	5,000.00	.....	30,000.00	1er mai 1932.
Maison du Gouverneur, Bordeaux	5,000.00	.....	200.00	5,200.00	1er mai 1934.
Palais de Justice, Montréal, nouvelle annexe .....	.....	100,000.00	.....	100,000.00	" "
" " ancienne bâtisse	180,000.00	.....	.....	180,000.00	" "
	\$1,696,300.00	\$ 304,900.00	\$ 7,900.00	\$1 999,100.00	

Département des Travaux publics,
QUÉBEC, le 30 juin 1932.

Le comptable,
ARTHUR GAGNON.

APPENDICES
AU
RAPPORT GÉNÉRAL

APPENDICE A

PRISON DES FEMMES

La construction de la prison du district de Québec pour les personnes du sexe féminin, autorisée par la loi 19 Geo. V, ch. 10, telle qu'amendée par 21 Geo. V, ch. 8, quelquefois désignée sous le nom de Refuge de Notre-Dame-de-la-Merci, a été commencée en 1930 et terminée dans le cours de cette année.

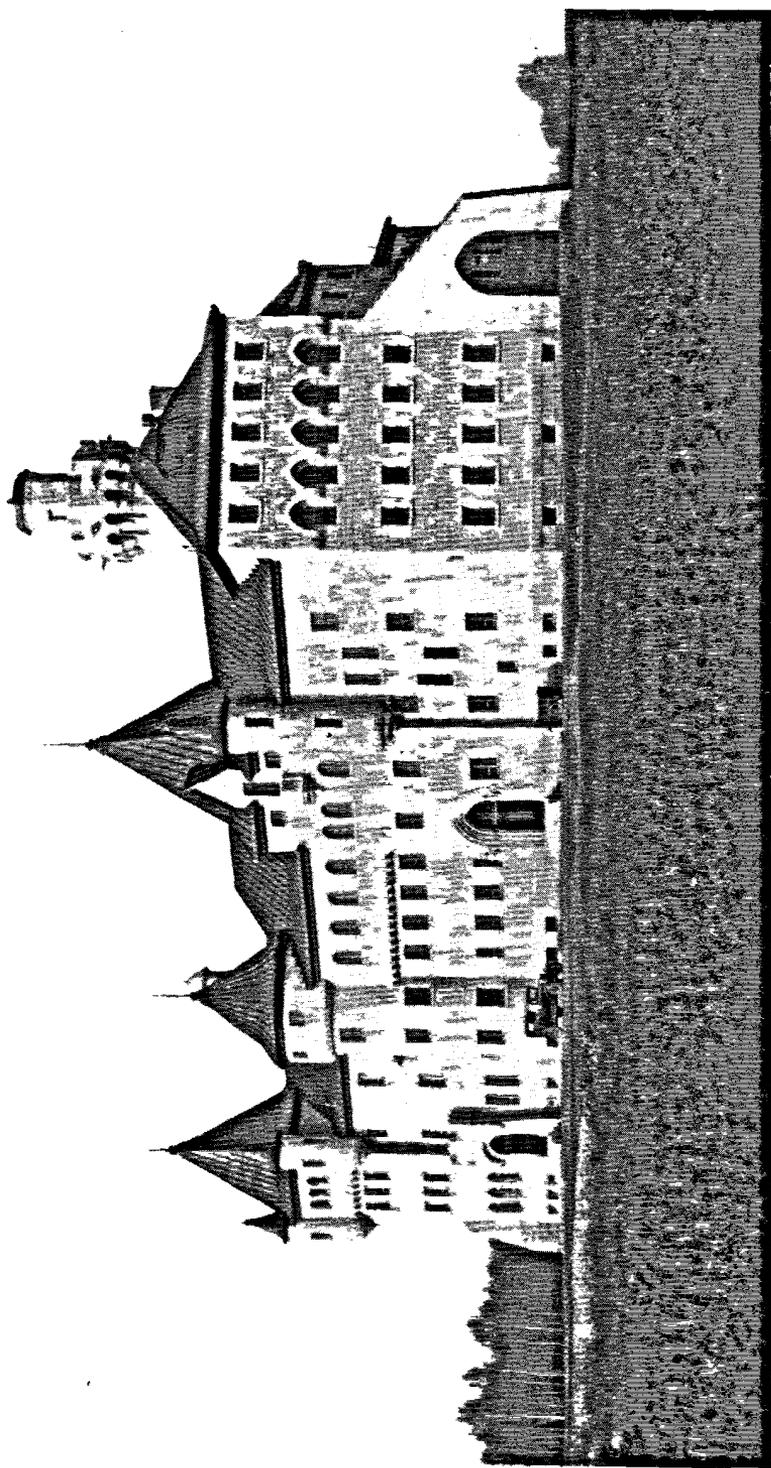
Le 1er novembre 1931, les révérendes soeurs de l'Asile du Bon Pasteur de Québec en ont pris la tenue et l'administration suivant les termes du contrat sanctionné par 22 Geo. V, ch. 10.

Cette bâtisse s'élève dans un coin de la banlieue de la ville, sur l'ancien fief St-Jean, près du chemin Gomin; elle a été bâtie suivant le style des châteaux féodaux de Bretagne à l'époque du moyen âge, au 14ième et 15ième siècles.

Cet édifice a une longueur de 165 pieds sur une largeur de 68 pieds. Il est construit avec structure en béton armé et revêtement en pierre.

Cette construction est divisée pour ainsi dire en deux parties: la prison proprement dite et la résidence des révérendes soeurs.

Ci-après une photographie.



PRISON DES FEMMES.—Chemin Gomin, Québec.

APPENDICE B

LE MUSÉE PROVINCIAL DE QUÉBEC

Le Musée provincial et le Bureau des Archives s'élèvent dans le Parc des Champs de Batailles Nationaux, sur le bord du Fleuve St-Laurent, tout près de l'endroit historique où les armées de Montcalm et Wolfe se sont rencontrées le 13 septembre 1759 en la bataille célèbre des Plaines d'Abraham.

Cette place, où s'est accompli le fait le plus important de l'histoire canadienne, a été très bien choisie pour l'établissement d'un musée où sont réunies et gardées les richesses et les archives du passé glorieux de la race.

L'édifice est de style classique, avec motif central d'ordre ionique encadrant la porte d'entrée en bronze dont les panneaux sont décorés de bas-reliefs représentant des sujets d'histoire naturelle.

Ce motif est couronné d'un fronton sculpté dans le granite représentant une belle page de notre histoire nationale.

Les groupes qui se détachent en ronde-bosse sur le tympan, divisés en deux parties par les armes de la Province, symbolisent l'oeuvre accomplie par Champlain dans la Nouvelle-France.

Le musée est paré de nombreuses sculptures exécutées par l'artiste canadien-français, M. J.-Émile Brunet.

On remarque tout autour dans la frise de l'entablement, sur des tablettes en saillie, le nom de personnages qui ont illustré l'histoire.

Plus bas, à la hauteur du premier étage, sous la corniche, on peut voir quatorze hauts-reliefs représentant quelques-uns des plus beaux faits de notre vie religieuse, nationale ou industrielle.

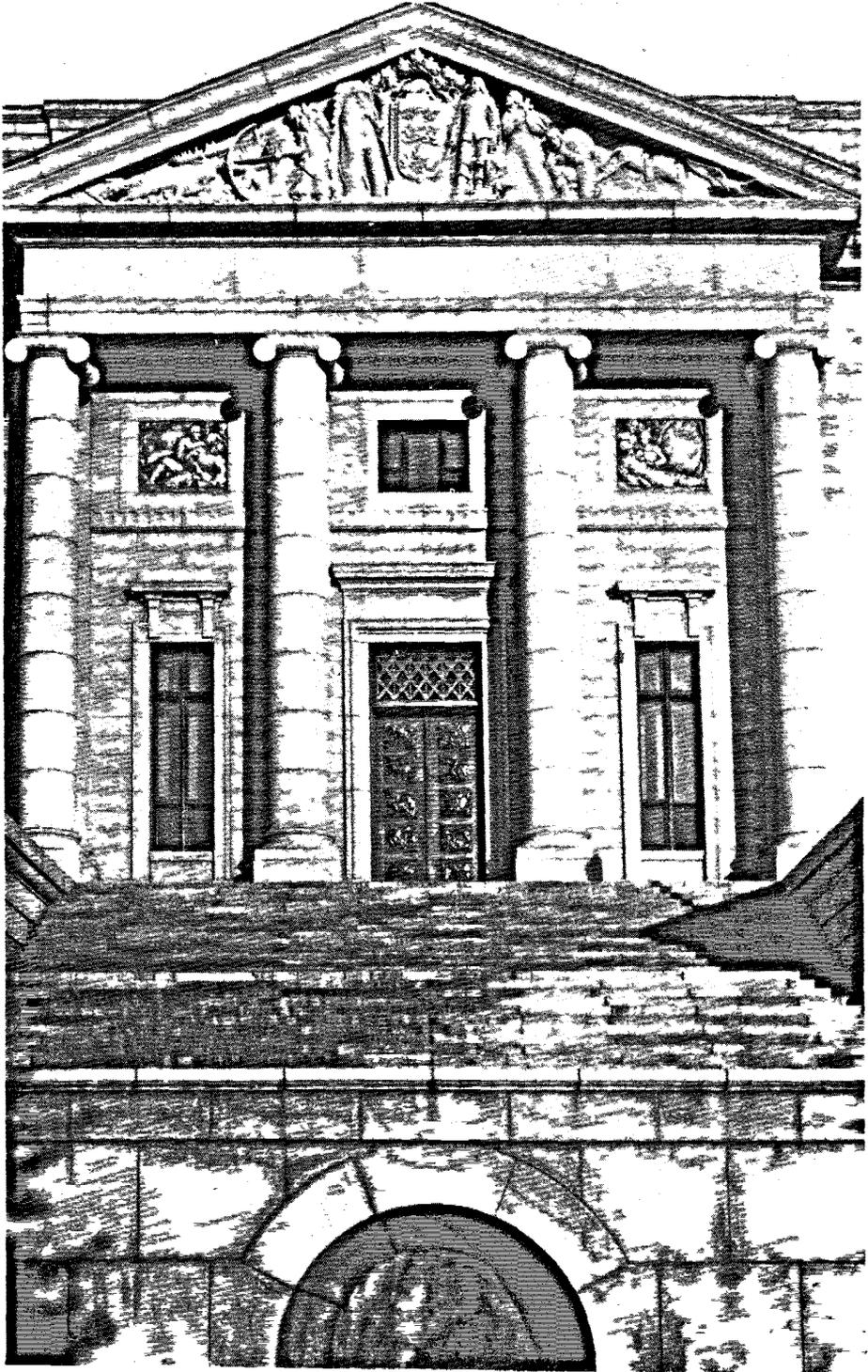
Ces hauts-reliefs sont d'un alliage d'aluminium platiné par l'artiste lui-même afin qu'ils s'harmonisent avec la couleur naturelle de la pierre.

Le revêtement extérieur du musée est en granite gris-argent de chez-nous venant des carrières à St-Samuel, province de Québec.

Ci-après quelques illustrations.



MUSÉE PROVINCIAL.—Parc national des champs de bataille, Québec.



MUSÉE PROVINCIAL.—Motif central.

APPENDICE C

HAUTS-RELIEFS DU MUSÉE PROVINCIAL
DE QUÉBEC

LES GRANDES SCÈNES DE L'HISTOIRE DU CANADA.

LE MISSIONNAIRE

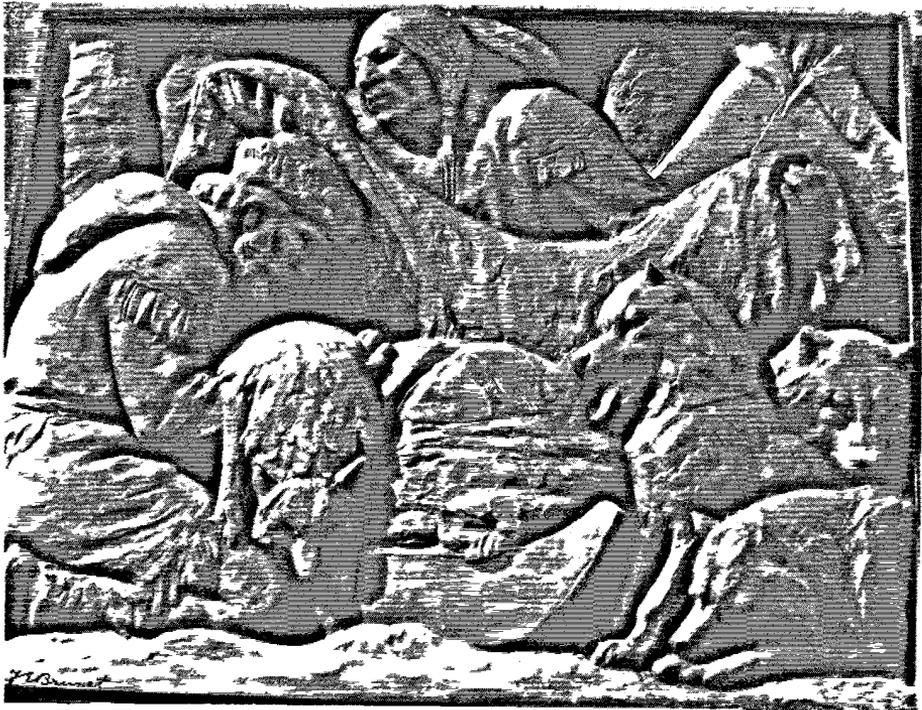
Les Indiens, d'abord étonnés et sceptiques, s'attaqueront bientôt au missionnaire de l'Évangile du Christ. Il faudra le sang des martyrs pour que s'épanouisse au Canada la civilisation chrétienne.

LA TRAITE DES FOURRURES

A l'orée de la forêt, l'Indien troque des fourrures contre des pièces d'étoffes. Le Canadien et le Sauvage estiment la valeur des échanges, tandis que les chiens d'attelage se reposent des fatigues de leur course.



LE MISSIONNAIRE



LA TRAITE DES FOURRURES

LE DÉCOUVREUR

A peine débarqués, Jacques-Cartier et ses marins élèvent, à Gaspé, une croix ornée d'un écusson fleurdelisé: armes de François Ier. Les Indiens, saisis d'admiration devant les nouveaux venus, l'éclat de leurs uniformes, les proportions de leurs vaisseaux, viennent leur offrir le calumet de paix.

LES HÉROS

Plus d'un siècle de rudes combats contre les Iroquois suivent la venue des Blancs au Canada, entre autres celui du Long-Sault, où Dollard des Ormeaux et ses compagnons périrent tous.



LE DÉCOUVREUR



LES HÉROS

LE PEUPEMENT DE LA COLONIE

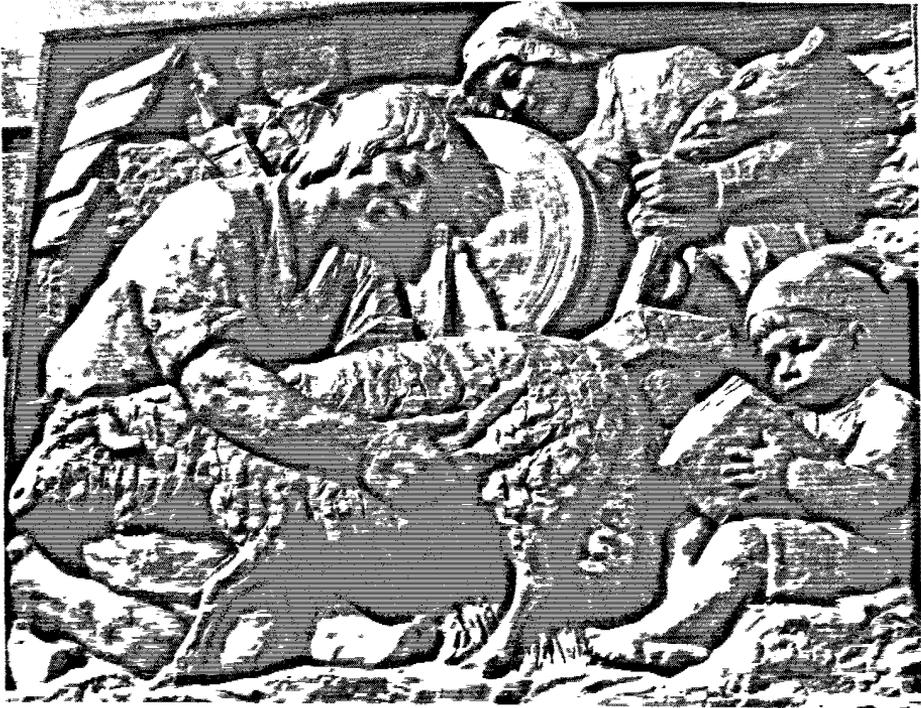
L'intendant Talon, le grand organisateur de la Nouvelle-France sous Louis XIV, contrôle soigneusement l'immigration. Il accueille, à leur débarquement à Québec, les jeunes filles destinées, par le choix royal, à multiplier les foyers d'élite dans la colonie naissante.

LES PREMIERS COLONS

Moeurs rurales canadiennes-françaises au temps de Louis XIV. Groupés à l'ombre de la cabane de bois rond devenue leur foyer, non loin du four à pain, le père prélève la laine des moutons, tandis que la mère file au rouet, tout en veillant à l'instruction de l'enfant, assis sur une souche, et vivant symbole des générations futures se multipliant au rythme des défrichements progressifs.



LE PEUPEMENT DE LA COLONIE



LES PREMIERS COLONS

MONTCALM

Assisté de Lévis, de Bougainville et de Malartic, gravement blessé et déprimé par la défaite, Montcalm voit avec tristesse le drapeau fleurdelisé se replier sur lui-même.

WOLFE

Wolfe, mortellement blessé, se demande si c'est le vent de la victoire qui gonfle ainsi son drapeau, quand un soldat vient lui annoncer que les Français sont en fuite. Il laisse alors tomber son épée et meurt content, entouré de Monckton, Townshend et Brown.



MONTCALM



WOLFE

LES PÊCHERIES

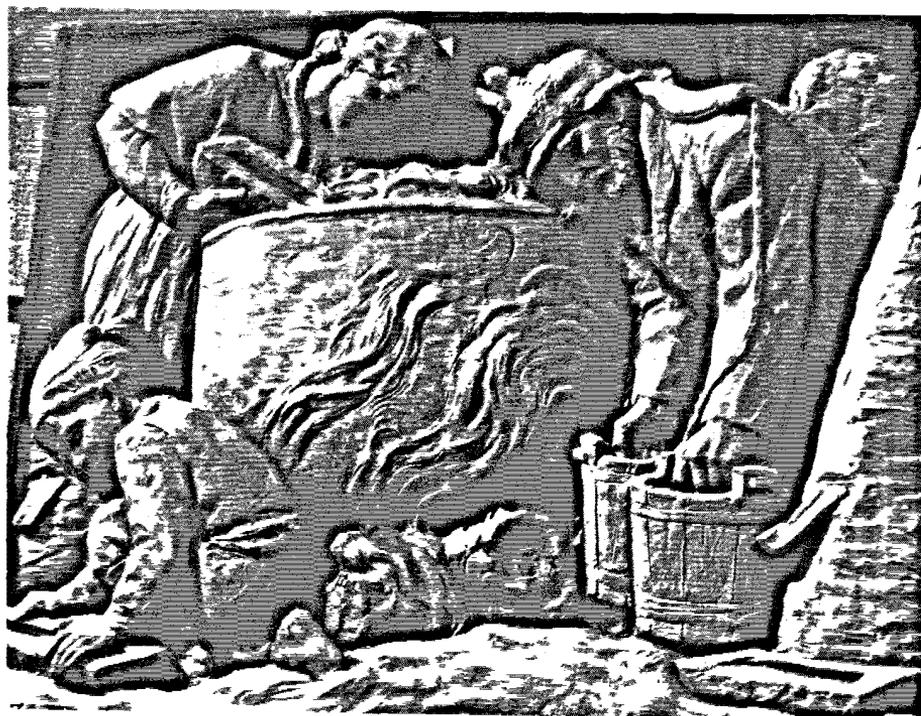
Surpris par l'orage en plein fleuve St-Laurent,
nos rudes pêcheurs retirent à la hâte leurs filets
à demi remplis.

LES SUCRES

En pleine forêt d'érables, chaque membre de la
famille a son occupation particulière autour de
l'immense chaudron où bout l'eau d'érable.
Auges, sceaux et goudrelles sont de fabrication
domestique.



LES PÊCHERIES



LES SUCRES

L'AGRICULTURE

Muni de l'ancienne faux à manche droit, et chaussé de ses souples souliers de peau de boeuf, le robuste cultivateur moissonne ses blés d'or, suivi du garçon qui attache les gerbes avec des harts.

L'INDUSTRIE FORESTIÈRE

Les "draveurs" canadiens de réputation continentale, s'emploient, avec une force et une agilité merveilleuses, à conduire, de la forêt à l'usine, les billes flottantes dont ils préviennent ou brisent l'amoncellement fréquent dans les rivières au cours accidenté.



L'AGRICULTURE



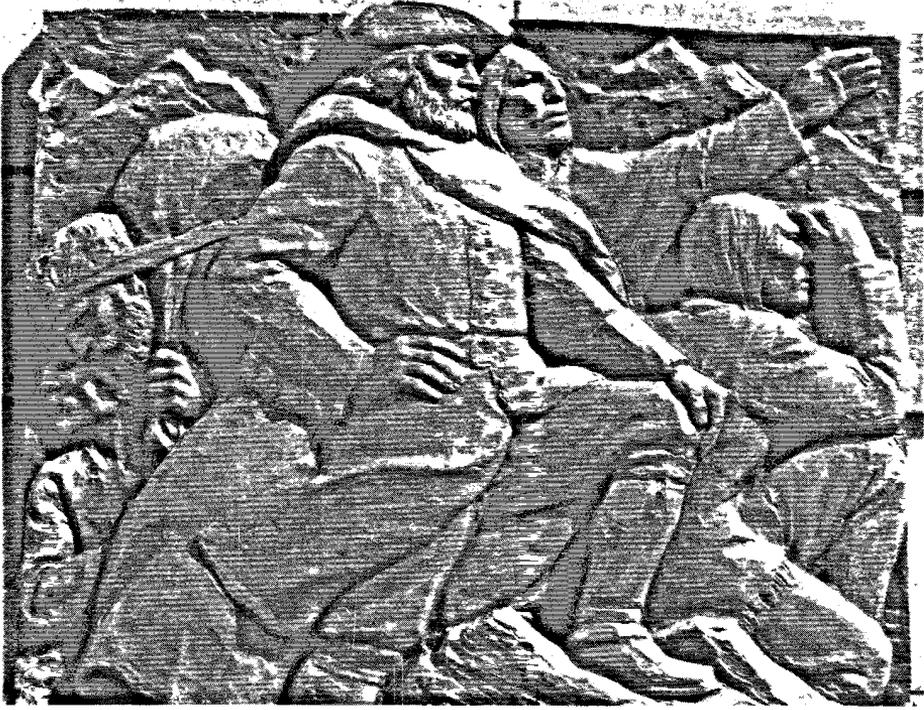
L'INDUSTRIE FORESTIÈRE

LA VÉRENDRYE

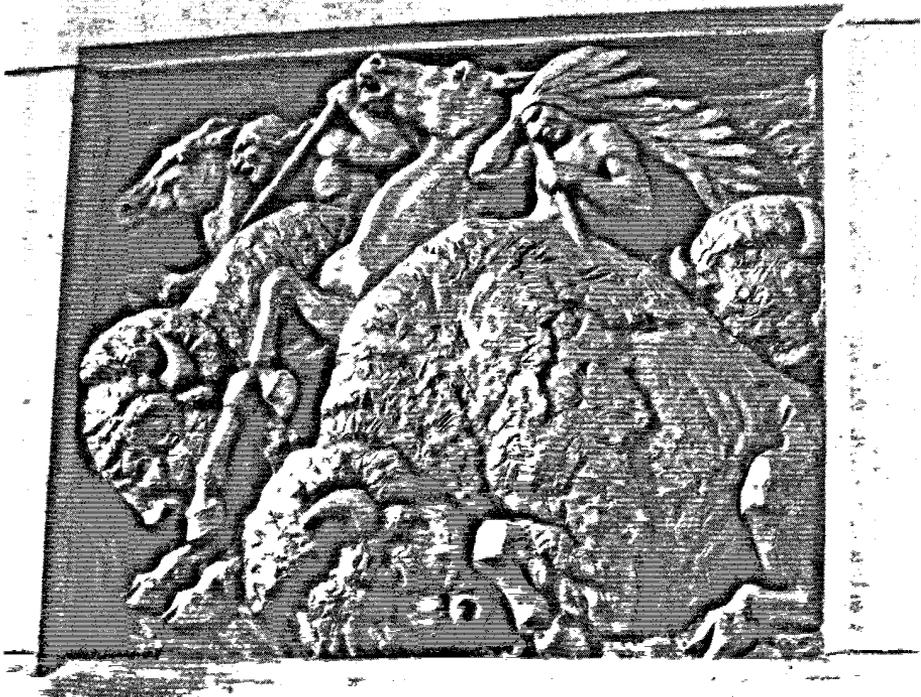
La Vérendrye, découvreur de l'Ouest, arrivé aux montagnes Rocheuses, doit à regret retourner vers l'est, sous la menace de l'hiver.

LA CHASSE AUX BISONS

L'un des plus passionnants spectacles bien dignes de frapper la curiosité audacieuse et émerveillée de nos grands pionniers canadiens-français qui colonisèrent le Nord-Ouest.



LA VÉRENDRYE



LA CHASSE AUX BISONS