

RAPPORT GÉNÉRAL
DU
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
DE LA
PROVINCE DE QUÉBEC
POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 30 JUIN
1934



IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA LÉGISLATURE

QUÉBEC
IMPRIMÉ PAR RÉDEMPTI PARADIS
IMPRIMEUR DU ROI

—
1934

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

PROVINCE DE QUÉBEC

L'HONORABLE M. E.-L. PATENAUDE, c.p., c.r.,

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 ministère des Travaux publics, pendant l'année financière 1933-1934.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le lieutenant-gouverneur,

Votre très humble serviteur,

Le ministre des travaux publics,

J.-N. FRANCŒUR

QUÉBEC, le 3 octobre 1934.

ABRÉGÉ HISTORIQUE

DU

MINISTÈRE

1867-1888, Agriculture et Travaux publics.

1888-1901, Travaux publics.

1901-1905, Colonisation et Travaux publics.

1905-1931, Travaux publics et Travail.

1931 à date, Travaux publics.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Lettre du ministre des Travaux publics à Son Honneur le lieutenant-gouverneur	5
Abrégé historique du Ministère	6
Liste des divers services et des principaux officiers du Ministère des Travaux publics	9
Aperçu général des activités du Ministère.—Rapport du sous-ministre	11
Chap. I.— <i>Construction et entretien des ponts-routes</i> .—Rapport de l'ingénieur-en-chef	17
II.— <i>Construction et entretien des édifices parlementaires et autres, y compris les palais de justice et prisons</i> .—Rapport du service des architectes	27
III.— <i>Prévention des incendies</i> .—Rapport du commissaire	39
IV.— <i>Chemins de fer</i> .—Rapport du directeur des chemins de fer	47
Tableau F.—Chemins de fer de la province de Québec	51
V.— <i>Ponts et chemins à péage</i> .—Rapport du directeur	69
VI.— <i>Aide aux nécessiteux</i> .—Rapport du directeur	75
Appendice “A”.—Instructions à suivre—Définition et conditions générales	81
Appendice “B”.—Instructions à suivre pour la préparation et la présentation des réclamations en vertu de la loi de 1933	86
Appendice “C”.—Statistiques générales	88

	Pages
VII.— <i>Revenus et dépenses.</i> —Rapport du comptable.	93
<i>Assurances du Gouvernement contre les incendies.</i> — Rapport du comptable.	100

ILLUSTRATIONS

Hors-texte, à la suite de la page 26, balance à la fin du rapport.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

L'HONORABLE J. N. FRANCOEUR, c.r., *ministre*.

IVAN E. VALLÉE, b. sc.a., *sous-ministre*,
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.....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.
J. C. L. TREMPÉ, b. sc.a.....assistant de l'ingénieur de
l'entretien.

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

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

C.—PRÉVENTION DES INCENDIES.

ERNEST LAVIGNE, b. sc.a.....commissaire.
F. X. AHERN, b. sc.....ingénieur en charge du
service de protection.

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..... assistant-directeur.
J. T. O'MALLEY..... secrétaire.
AMÉDÉE GAUMOND..... comptable.

G.—SECRÉTARIAT.

J. ALPHONSE DROLET..... bureau du ministre.
RENÉ DUPUIS..... bureau du sous-ministre.

H.—RÉGISTRAIRE.

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

I.—SERVICE DES ACHATS.

ADÉLARD CÔTÉ..... pourvoyeur, à Québec, et
surintendant-en-chef.
J. E. LESAGE..... pourvoyeur, à Montréal.

J.—BUREAU DE POSTE.

J. L. HUDON..... assistant maître de poste.
O. FRÉCHETTE..... commis-en-chef.

K.—CHEMINS DE FER.

L.—PONTS ET CHEMINS DE PÉAGES.

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

M.—EMBALLISSEMENT ET DÉCORATIONS FLORALES.

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

N.—SERVICE DES ATELIERS.

GEORGES LAVOIE..... surintendant des ateliers et
surveillant général.
ED. BLOUIN..... contremaître des menuisiers.
ALPHONSE PROULX..... contremaître des plombiers.
FERDINAND BERTRAND..... contremaître des électriciens.
ED. 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

APERÇU GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS DU MINISTÈRE

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE

QUÉBEC, le 30 juin 1934

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

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les activités déployées par les divers services du ministère pour l'année se terminant au 30 juin 1934. Ce rapport n'est, en somme, qu'un bref résumé de chacun des rapports soumis par les chefs de services.

A

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES PONTS-ROUTES

Bien que nous ayons eu de nombreuses demandes de la part des corporations municipales pour la construction de ponts de nature permanente, nous n'avons répondu qu'aux plus urgentes.

Des grands ponts entrepris sous la loi 21 Geo. V, ch. 5, il ne reste plus que le pont de l'Ile d'Orléans à terminer et nous présumons qu'il sera parachevé dans le cours de l'été prochain. Quant au pont sur le Saguenay entre Ste-Anne et Chicoutimi, les travaux sont entièrement complétés et ce pont a été ouvert à la circulation le 6 décembre 1933.

Notre service d'entretien des ponts a déployé une plus grande activité car il a été appelé à exécuter des travaux de toute nature sur au delà de 200 ponts.

Ce service, tout comme celui de la construction, a donc fourni du travail à un grand nombre d'ouvriers de toutes catégories tant pour la préparation des matériaux que pour l'exécution des travaux.

B

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES ÉDIFICES PARLEMENTAIRES ET AUTRES, Y COMPRIS LES PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS

Comme aucune nouvelle construction n'était au programme, nous avons dû, cette année encore, et proportionnellement au budget mis à notre disposition, nous limiter aux travaux d'entretien et d'amélioration les plus urgents, lesquels, toutefois, ont été plus considérables que pour l'an passé car, dans certains cas, ces ouvrages équivalaient à une quasi-restauration et étaient de nature à rendre nos plus anciennes bâtisses, par exemple certains de nos vieux palais de justice et prisons, plus conformes aux nécessités de notre temps.

Tous les renseignements à ce sujet sont donnés dans le rapport du bureau de nos architectes.

C

COMMISSARIAT DES INCENDIES

Le commissaire des incendies de la province indique dans son rapport le montant des octrois payés aux différentes corporations municipales qui ont installé un système de protection contre l'incendie ou améliorer celui qu'elles possédaient.

Comme l'indique le rapport, un pas décisif et progressif a été fait dans le domaine de la standardisation des pièces d'accouplements de boyaux. Un tableau montre les primes spéciales payées à ce sujet. On notera aussi au tableau cumulatif les activités de la branche des enquêtes de ce service depuis quelques années.

Certaines statistiques contenues dans ce rapport donnent une idée exacte de l'étendue des pertes causées par l'incendie dans la province de Québec.

D

COMPTABILITÉ

Au chapitre VII du rapport général annuel se trouvent divers tableaux préparés par notre comptable montrant:

1° Que les revenus du ministère ont été pour cette année de \$200,-784.90, différence sur l'an dernier attribuable à une diminution des recettes sur les ponts de péage.

2° Que les dépenses budgétaires se sont chiffrées à \$1,565,388.92 et celles statutaires à \$1,844,411.20. Quant aux dépenses imputables à l'aide aux chômeurs nécessiteux, on trouvera les détails aux tableaux annexés au rapport du directeur des secours contre le chômage.

3° La manière dont sont distribuées les assurances du gouvernement contre l'incendie, tant pour les édifices publics en général que pour les palais de justice et prisons.

E

AIDE AUX NÉCESSITEUX

Ce service par suite de la continuation de la crise a été de nouveau très actif.

Le rapport que je sou mets en ma qualité de directeur de l'aide aux chômeurs nécessiteux vous met au courant de la situation et de ce qui a été fait durant l'année dans ce domaine.

Vous noterez d'après les statistiques y apparaissant, que le nombre des chômeurs nécessiteux enregistrés montre une diminution assez sensible sur l'an dernier, tandis que les dépenses pour leur venir en aide accusent une augmentation.

Cette diminution est due, pour une grosse part, à une reprise des activités industrielles dans les villes et au fait qu'un certain nombre de municipalités, où il y avait des nécessiteux, ont plutôt fait appel à la charité privée qu'à l'aide des gouvernements. A remarquer aussi que, depuis 1930, le nombre des municipalités distribuant des secours diminue graduellement.

Quant à l'augmentation dans les dépenses, celle-ci résulte 1° d'un plus grand nombre de cas où des allocations pour abri furent allouées;

2° d'une distribution plus abondante du combustible et des vêtements par suite d'un hiver exceptionnellement rigoureux; 3° d'une légère hausse du coût des nécessités de la vie.

F

BUREAU DE POSTE

D'après la statistique compilée pour cette année, les matières postales suivantes ont été expédiées du bureau de poste de l'Hôtel du Gouvernement:

Lettres ou colis recommandés	23,775
Lettres ou colis assurés	2,299
Lettres affranchies	908,758
Colis affranchis	12,888
Imprimés affranchis	154,603
Total	1,102,323

Nous n'avons pas de statistiques pour les matières postales venant de l'extérieur.

G

CHEMINS DE FER

Par les temps difficiles que nous traversons, il n'y a à signaler aucune activité tendant au développement de nos réseaux ferroviaires.

J'ai cru intéressant, encore cette année, d'annexer à mon rapport le tableau de la répartition des divers réseaux exploités par les compagnies de chemins de fer.

H

PONTES ET CHEMINS A PÉAGE

Le pont de Chicoutimi, construit par le gouvernement, a été ouvert à la perception le 19 mars 1934. Un autre, le pont Mgr Ross, à Gaspé, est maintenant la propriété de la province qui en a fait l'acquisition le 1er juin 1934.

Le pont Honoré Mercier, construit et administré par la Corporation du Pont du Lac St-Louis, a été ouvert à la circulation le 22 juin 1934 et l'inauguration officielle doit en être faite prochainement.

On trouvera au chapitre Ponts et Chemins à Péage, les tarifs qui s'appliquent sur ces deux premiers ponts, de même que sur les autres ponts propriétés de la province, ainsi que certains renseignements susceptibles d'intéresser le public voyageur.

I

EMBELLISSEMENT ET DÉCORATION FLORALE

(SERRES)

La décoration du parterre autour de l'Hôtel du Gouvernement, à Québec, et du parc du Pont de Québec, vous donnera une juste idée du travail exécuté par ce service qui a coopéré aussi à l'embellissement des parterres des édifices ou propriétés du gouvernement à plusieurs endroits de la province.

J

SERVICE DES ATELIERS

Notre personnel a été, cette année encore, des plus actifs car la plupart des travaux d'entretien et de réparations de nos édifices, surtout à Québec, ont été absorbés par nos ateliers. Ceci nous a permis de donner, au cours de l'année, de l'emploi temporaire à nombre d'ouvriers de toutes catégories, suivant leurs aptitudes et leur métier.

K

NETTOYAGE ET ENTRETIEN DES ÉDIFICES DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL, QUÉBEC.

Ce service, qui emploie plusieurs femmes de ménage et un certain nombre de manœuvres, est chargé du nettoyage et du maintien en état de propreté des bureaux et des diverses parties de l'Édifice de la Législature (corps principal); de celui de la Bibliothèque; de l'aile nord de l'Hôtel du Gouvernement (rue Ste-Julie); du nouvel édifice de l'Agriculture; du pavillon du Restaurant; du Musée Provincial (parc des Champs de Bataille) et de l'École des Arts Domestiques.

Ce travail requiert une surveillance attentive de la part de ceux qui en ont la charge car l'on ne veut rien négliger pour tenir chacune des parties de ces édifices dans le meilleur état de conservation et d'entretien.

CONCLUSION

Par suite de la diversité des services non connexes de notre ministère et des difficultés de coordination de ces services, il est facile de se rendre compte que les nombreux appels de toute nature et de toute part que nous recevons exigent une attention et une vigilance de tous les instants.

Il me fait plaisir, ici, de signaler que rien n'a été négligé pour assurer à chaque service le plus grand rendement possible et il m'est agréable de reconnaître que le personnel a fait de son mieux pour s'acquitter de sa tâche respective, et je n'ai qu'à me flatter de sa bonne coopération et collaboration.

Humblement soumis,

Le sous-ministre,

IVAN E. VALLÉE.

CHAPITRE I
CONSTRUCTION ET ENTRETIEN
DES PONTS-ROUTES

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF

QUÉBEC, le 30 juin 1934.

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

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous soumettre notre rapport pour l'année fiscale 1933-1934, concernant la construction et l'entretien des ponts-routes relevant de votre ministère.

Comme vous le savez, la juridiction de votre service des ponts ne s'étend qu'aux constructions dont la portée dépasse 20 pieds en longueur et qui présentent, en outre, un caractère de permanence.

A

SERVICE DE LA CONSTRUCTION

Etant donné la diminution du budget, par suite des conditions économiques actuelles, nous n'avons pu répondre qu'aux demandes les plus urgentes tout comme l'an dernier; aussi, le nombre de ponts construits durant l'année écoulée a-t-il été inférieur au chiffre habituel et il constitue même un minimum depuis 1908. Cependant, le nombre de travaux actuellement en cours est légèrement supérieur à celui de l'an dernier et nous entrevoyons une augmentation sensible dans un avenir rapproché.

Les municipalités se rendant bien compte des avantages que présente la construction de ponts de nature permanente, avec le concours du gouvernement, particulièrement lorsqu'il s'agit de constructions situées

sur le parcours des routes principales, nous ont fait, cette année encore, de nombreuses sollicitations en vue d'obtenir notre concours pour la reconstruction de quelques-uns de leurs ponts. Chaque fois, nos ingénieurs se sont rendus sur les lieux pour s'enquérir de l'état du pont concerné et obtenir les renseignements nécessaires en vue de la préparation des plans de reconstruction, mais dans les cas où il nous a été impossible de leur accorder notre appui financier, par suite d'engagements antérieurs qui avaient absorbé le budget disponible, nous avons dû nous limiter à leur conseiller de consolider le plus efficacement possible les constructions existantes en vue d'en prolonger la durée. Toutefois, à l'aide des relevés faits, nous avons préparé, pour ces nouveaux projets, des plans qui serviront lorsque les conditions économiques permettront d'en réaliser l'exécution.

L'intensité toujours croissante de la circulation sur nos routes nous oblige à porter une attention toute particulière au tracé dans nos projets de ponts lorsque ceux-ci sont situés sur le parcours de nos principales artères de communication et, en conséquence, nous collaborons étroitement avec les officiers du ministère de la Voirie en vue de faire le choix du site qui convienne le mieux, sous tous rapports, pour la nouvelle construction.

Pour répondre aux exigences actuelles et aussi en vue du développement à prévoir pour l'avenir, il nous a fallu augmenter la largeur de la voie charretière sur nos ponts et elle est actuellement, en moyenne, de 50% plus grande que celle adoptée pour les ponts que l'on construisait il y a dix ans. De là résulte pour nos constructions une augmentation de coût que nous parvenons toutefois, dans certains cas, à atténuer par l'adoption de nouveaux types de ponts permettant de réaliser une certaine économie dans l'emploi des matériaux. Nous nous efforçons en outre, lors du choix du projet, d'adopter celui qui puisse satisfaire le plus économiquement possible aux conditions locales et nous favorisons autant que possible, l'emploi des produits de la Province et de la main-d'œuvre de la localité.

Depuis quelques années, les octrois accordés aux municipalités ont été appliqués de préférence aux constructions situées sur le parcours des routes régionales ou améliorées et la majorité des ponts en construction, au 30 juin 1934, sont sur des routes principales.

L'emploi du béton armé entrant depuis quelques années pour une plus grande proportion dans nos constructions, il est maintenant devenu nécessaire pour nous d'élaborer un système efficace de contrôle des matériaux utilisés pour ces travaux et de surveillance plus étroite de leur mise en œuvre, si nous désirons continuer à progresser dans cette voie. Ceci nécessite, en pareil cas, la substitution d'ingénieurs-civils aux inspecteurs

locaux appointés jadis par les municipalités pour la surveillance des travaux, et c'est ce que nous avons fait lors de la récente construction de quelques ponts importants faisant partie de notre "programme de construction des grands ponts". Les résultats obtenus en ces circonstances nous ont donné entière satisfaction.

Les ponts suivants ont été construits durant l'année finissant le 30 juin, 1934:

- Pont "Guérin", sur la rivière du Loup,
à Ste-Victoire, comté d'Arthabaska.
- Pont "de la beurrerie", sur la rivière Matambin,
à St-Damien, comté Berthier.
- Pont sur la rivière Famine, entre
Ste-Germaine et Ste-Rose, comté Dorchester.
- Pont "de la fromagerie", sur la rivière Bois Blanc,
à St-Justin, comté Maskinongé.
- Pont "Lane", sur la rivière Rouge,
à Rawdon, comté Montcalm.
- Pont sur la rivière Courville dit Gillman,
à Stukely-Sud, comté Shefford.
- Pont "Blais", sur la rivière Shawinigan,
à St-Mathieu, comté St-Maurice.
- Pont sur la jetée du Lac Aylmer,
à Disraéli, comté Wolfe.
- Pont "Plamondon", sur la rivière Nicolet,
à Wotton, comté Wolfe.

Et les principaux ponts en voie de construction au 30 juin, 1934, étaient les suivants:

- Pont sur la rivière Châteauguay,
à Ormstown, comté Châteauguay.
- Pont sur la rivière Stoffer,
à Aubert-Gallion, comté Beauce.
- Pont sur la rivière Pointe du Jour,
à l'Assomption, comté l'Assomption.
- Pont sur la rivière Port-Joli,
à St-Jean Port-Joli, comté l'Islet.

- Pont "Fourchette", sur la rivière Armagh,
à St-Patrice de Beaurivage, comté Lotbinière.
- Pont sur la rivière Coaticook, entre
Waterville, comté Compton, et Canton Ascot, comté Sher-
brooke.
- Pont sur la rivière Cherry,
dans le canton Magog, comté Stanstead.

L'état qui suit donne, en outre, un aperçu du travail accompli par votre service des ponts, depuis 1908:

Nombre de ponts construits depuis le 1er juillet 1908 jusqu'au 30 juin, 1934.....	1,291
Coût des ponts construits.....\$	18,566,631.39
Subvention du Gouvernement pour les ponts construits.....	12,927,643.65
Longueur totale de superstructure des ponts cons- truits.....	130,429 pds
Nombre de ponts construits depuis le 1er juillet 1933 jusqu'au 30 juin 1934.....	10
Nombre de ponts en construction au 1er juillet 1934.....	17
Longueur totale des ponts en construction.....	7,114 pds
Estimé du coût des ponts en construction, y com- pris celui des grands ponts.....	\$ 3,201,351.70

Dans le tableau précédent, le montant représentant le coût des ponts construits, cette année, démontre encore une augmentation considérable. Toutefois, l'estimé des travaux en cours accuse une réduction substan-
tielle. Ceci est dû, pour une large part, à la réalisation presque complète du "programme de construction des grands ponts" inauguré en septem-
bre, 1931, et autorisé par la loi 21 Geo. V.

Cinq des ponts prévus par cette Loi sont maintenant ouverts à la circulation; ce sont ceux d'Yamaska-Est—Yamaska-Ouest, de St-Fran-
çois-du-Lac—St-Thomas-de-Pierreville, et de St-Joseph-de-Sorel—Sorel
qui sont situés sur le parcours de la route conduisant de Québec à Mont-
réal par la rive sud; celui de Chicoutimi-Ste-Anne-de-Chicoutimi, desser-
vant la région du nord de Chicoutimi; celui de Ville LaSalle—Caughna-
waga, reliant la partie ouest de la ville de Montréal à la rive sud du
Saint-Laurent et dont les travaux de construction ont été confiés à la
Corporation du pont du Lac St-Louis. Un sixième, le pont de l'Ile d'Or-
léans, destiné à relier la côte de Beauré à l'Ile, est en voie de parachève-
ment.

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

Vous trouverez, ci-après, des détails additionnels concernant quelques-uns des ponts que nous venons de mentionner:

Pont entre Ville La Salle et Caughnawaga

Ce pont a une longueur totale de 4,468 pieds; l'approche du côté de Ville La Salle s'étend sur une longueur de 440 pieds et celle du côté de Caughnawaga couvre une distance d'au delà de 1300 pieds. Sa voie charretière est de 27 pieds avec un trottoir de 4 pieds sur le côté ouest du pont. Il a été construit sous la direction de "La Corporation du Pont du Lac St-Louis" et les travaux, commencés au mois de novembre 1932, ont été terminés au début de l'été 1934. Le pont a été ouvert à la circulation le 22 juin de la même année, soit dix mois avant la date fixée pour sa terminaison par le contrat, et il sera inauguré officiellement sous le nom de "Pont Honoré Mercier", le 11 juillet, 1934.

Nous annexons au présent rapport une photographie montrant cette construction. (voir Fig. 1).

Pont entre Chicoutimi et Ste-Anne-de-Chicoutimi

Le pont qui relie Chicoutimi et Ste-Anne, en traversant la rivière Saguenay, a été ouvert à la circulation le 6 décembre, 1933, et les travaux sont maintenant terminés.

Ce pont, formé de charpentes métalliques reposant sur des piliers et culées en béton, se compose de six travées fixes de 185 pieds chacune et d'une travée de 375 pieds à rotation horizontale sur pivot central formant une longueur totale, si l'on inclut les approches, de 2960 pieds. La largeur de la voie charretière sur le pont est de 20 pieds avec, en plus, un trottoir de 5 pieds de chaque côté.

La travée tournante, qui est classée parmi les plus longues du genre, est actionnée par l'électricité et peut être ouverte pour laisser passer le trafic maritime, ou refermée en moins de deux minutes. Un mécanisme secondaire peut toutefois, en cas de panne des moteurs, permettre à deux hommes d'accomplir manuellement la même opération mais au détriment cependant de la rapidité de la manœuvre. Pour assurer la sécurité du public, des barrières, dont le mouvement est annoncé par une cloche d'alarme, interceptent la voie charretière et les trottoirs à chaque extrémité de la travée tournante lorsque celle-ci doit être mise en marche et un système d'enclanchement automatique rend ces opérations soli-

daires de façon à empêcher l'ouverture de la travée si les barrières n'ont pas été préalablement fermées.

Durant l'été de 1933, le pilier central de la travée tournante ainsi que le pilier de protection destiné à empêcher que la travée soit frappée par des navires lorsqu'elle est ouverte au trafic maritime, furent construits. Ces travaux avaient débuté en 1932 mais une crue extraordinaire des eaux survenue vers la fin de la saison de construction endommagea à tel point le batardeau métallique qui servait de protection que les opérations durent être suspendues jusqu'à la saison suivante. Lors de la reprise des travaux, on commença cette fois par construire la partie amont du pilier de protection et ceci eut pour effet d'amortir la force du courant et de faciliter par la suite l'exécution des fondations du pilier central. Ce pilier central de forme cylindrique est en béton, il a 30 pieds de diamètre à son sommet et repose sur une base, aussi en béton, de 58 pieds de longueur par 44 pieds de largeur supportée par 224 pilots enfoncés sous le lit de la rivière. La hauteur totale du béton est de 56 pieds.

Le pilier de protection, qui s'étend sur une longueur de 430 pieds et une largeur variant de 44 pieds pour la partie centrale à 38 pieds près des extrémités, est formé de palplanches métalliques de 65 à 70 pieds enfoncées à une quinzaine de pieds de profondeur dans le lit de la rivière et solidement contreventées à l'intérieur. La stabilité du système est en outre accrue, à chacune de ses extrémités et à certains endroits intermédiaires, par un remplissage en béton commun déposé à l'intérieur jusqu'au niveau des eaux basses et formant de la sorte six contreforts destinés à supporter les chocs que pourrait recevoir l'ouvrage. Des ouvertures laissées dans les parements facilitent l'écoulement de l'eau et l'équilibre partiel des pressions hydrostatiques.

Deux des photographies annexées au présent rapport font voir, l'une (Fig. 2), une vue générale des travaux, l'autre (Fig. 3) l'extérieur du pilier de protection.

Les autres travaux exécutés durant la présente année fiscale et se rapportant à cette construction, furent la confection de la dalle en béton sur les travées fixes et la pose du plancher en bois créosoté sur la travée tournante, l'installation des conduites d'électricité pour l'éclairage du pont et pour la manœuvre de la travée, la construction d'une maison à l'extrémité du pont pour l'usage des percepteurs de péages et, finalement, le peinturage de la superstructure métallique.

Pont entre le village Montmorency et l'Ile d'Orléans

Les travaux de construction du pont de l'Ile d'Orléans, qui doit franchir le chenal nord du fleuve St-Laurent, se poursuivent avec toute

la célérité possible, et ce projet de grande envergure sera bientôt réalisé. Sa portée sera une des plus longues de toutes celles des ponts-routes exécutés récemment dans cette Province.

Ce pont (Fig. 4) dont la longueur totale est de 5,700 pieds a été divisé, en ce qui concerne le programme de sa construction, en deux parties formant l'objet de contrats distincts; l'une comprenant les travées-approches de chaque côté du chenal et dont la longueur combinée de ses deux tronçons représente 3330 pieds, et l'autre constituée par la section dite centrale de 2370 pieds et dont fait partie une travée suspendue de 1,059 pieds de portée entre les colonnes métalliques supportant les cables.

Les travaux de construction des viaducs en béton armé (Fig. 5) et des piliers d'appui des travées métalliques comprises dans la première partie, commencés à l'automne de 1931, sont maintenant terminés, et le montage de la partie correspondante de la superstructure est presque complété; on procèdera prochainement à la confection du plancher en béton ainsi qu'au peinturage des charpentes métalliques.

Les travaux préliminaires se rapportant à la construction des six piliers de dimensions assez considérables compris dans la deuxième partie ou partie centrale, ont été entrepris à l'automne 1933. Des caissons en bois destinés à être utilisés pour la préparation des fondations et construits à Québec dans le cours de l'hiver dernier ont été remorqués au site du pont sitôt après la débâcle et, depuis lors, les travaux ont progressé rapidement. Les trois piliers situés sur le côté Nord du chenal (côté du Village Montmorency) sont en bonne voie d'exécution (Fig. 6) et l'outillage est actuellement en place pour la mise en marche des travaux du côté sud (côté de l'Ile d'Orléans), ce qui nous permet de prévoir la terminaison de ces six piliers cet automne. L'excavation pour les fondations des deux piliers principaux qui porteront les tours de la travée suspendue, se pratique à l'intérieur de caissons pneumatiques.

Les cables et la charpente métallique de cette partie centrale sont en voie de préparation à l'usine et la mise en place commencera cet automne pour se continuer durant l'hiver et le printemps prochains. Ce travail sera suivi de la confection du plancher en béton armé, de l'installation du système d'éclairage et, finalement, du peinturage de la charpente.

L'approche Nord est terminée à l'exception des trottoirs, des garde-corps et de la maison destinée à l'usage des percepteurs de péages, lesquels travaux seront exécutés le printemps prochain.

L'approche Sud, commencée en août dernier, est au trois-quarts construite; ce travail a progressé de façon satisfaisante et sera presque entièrement terminé cet automne.

Les travaux dans leur ensemble sont poussés avec vigueur et nous anticipons de voir le pont terminé au cours de l'été prochain.

Nous joignons, en outre, à ce rapport quelques photographies de ponts construits par certaines municipalités et dont la construction a été subventionnée par votre ministère, ainsi que de quelques autres qui ont été exécutés entièrement aux frais du gouvernement en vertu de la "Loi des grands ponts".

B

SERVICE DE L'ENTRETIEN

M. J. G. O'DONNELL

Ingénieur de l'Entretien

Une fois terminés sous la direction du service de la construction, les ponts dits permanents (acier ou béton) de plus de 20 pieds de portée, tombent automatiquement sous le contrôle du service d'entretien, pour leur maintien en bon état dans l'avenir, de même que les ponts subventionnés dans le passé et construits d'après les plans du département, tout en demeurant la propriété des municipalités où ils sont situés.

Inauguré en 1922, d'abord pour coopérer avec les conseils municipaux et les induire à maintenir leurs ponts en bonnes conditions d'usage pour le public voyageur, notre service, depuis 1930, fait effectuer lui-même les travaux de réparation dont le coût est défrayé en entier par le ministère des travaux publics pour cette catégorie de ponts.

Les municipalités intéressées voient d'un bon œil ce nouveau régime qui dégrève leur budget et apporte un gagne-pain notable aux résidents de l'endroit par l'emploi de la main d'œuvre locale et des matériaux achetés sur place, car ces réparations sont généralement faites par travail à la journée sous la direction d'un contremaître du service d'entretien.

L'importance de cette branche augmente d'année en année en raison directe de l'évolution du réseau routier qui entraîne la disparition de nombreux vieux ponts en bois, remplacés par des structures permanentes, et par suite des problèmes ardues qu'il faut résoudre pour faire face aux exigences du trafic dû à la nature et densité de nos moyens modernes de locomotion ou de transport. Le lourd camionnage n'est pas le moindre de ces problèmes.

Nombre de ponts, jadis convenables pour les besoins du temps, exigent maintenant des améliorations souvent considérables, et, en plus de l'entretien ordinaire de ces quelque 1500 ponts, le service d'entretien

doit répondre à bien des demandes de travaux extraordinaires nécessités par l'importance que prennent certaines routes.

Au cours de l'année 1933-34, le service d'entretien a exercé ses opérations sur 216 ponts, la très grande majorité par ouvrage à la journée, pour des travaux de toutes natures, planchers en bois, dalles en béton armé, peinture, réparation ou reconstruction de murs de soutènement, remblais et talus, consolidation de soustructure et approches, revêtements et réparations de béton, etc.

Parmi les travaux les plus importants citons:

- le pont sur la rivière Bécancourt,
à St-Louis de Blandford, comté Arthabaska;
- le pont Copeland sur la rivière du Nord,
à St-Jérusalem, près Lachute, comté Argenteuil;
- le pont Desmarais sur la rivière Moose,
à Ste-Christine, comté Bagot;
- le pont du 11e rang sur la rivière des Pointes,
à Notre-Dame de Buckland, comté Bellechasse;
- le pont Turgeon des Chutes,
à St-Cajetan d'Armagh, comté Bellechasse;
- le pont sur la rivière Chaudière,
entre la ville et la paroisse de Ste-Marie de la Beauce;
- le pont Mercier sur la rivière Matapédia,
à Matapédia, comté Bonaventure;
- le pont Yule sur le Richelieu,
entre Chambly et Richelieu, comté Chambly;
- les deux ponts de Anse-du-Cap et Percé,
comté Gaspé-sud;
- le pont sur la rivière des Prairies,
entre Ste-Geneviève et l'Ile Bizard, comté Jacques-Cartier,
(importantes modifications à la structure pour près de
\$10,000.00);
- le pont Trahan,
sur la rivière Nicolet à Nicolet;

le pont de la Côte Perron, sur le bras du Lac Ste-Anne, à St-Ubalde, comté Portneuf, (considérables travaux de consolidation et drainage dans un sol et terrain difficilement stables);

le pont sur le St-François,
à Bromptonville, comté Richmond;

les ponts jumeaux
sur la rivière Noire à Roxton-Falls, comté Shefford. Surfaces d'usure sur planchers en bois traité à la créosote.

Ce sont là les plus considérables parmi les travaux de réparation exécutés sur ces 216 constructions cette année.

Le nombre de nos contremaîtres surnuméraires a été majoré. Le personnel intérieur est resté le même et il n'y eut pas de saison morte puisque la période rigoureuse a été employée à des calculs, préparation de projets, étude du programme et organisation des divers chantiers de construction pour le printemps.

En plus des ponts à péage Galipeault, Taschereau, Batiscan, Sorel, Pierreville et Yamaska, nous aurons maintenant le pont de Chicoutimi et celui de Gaspé à entretenir.

Permettez-nous, monsieur le Ministre, de mentionner, en terminant, notre appréciation de la précieuse coopération de tout le personnel de ce service important du ministère.

Humblement soumis,

L'ingénieur-en-chef,

IVAN E. VALLÉE

L'ingénieur-en-chef adjoint,

OLIVIER DESJARDINS

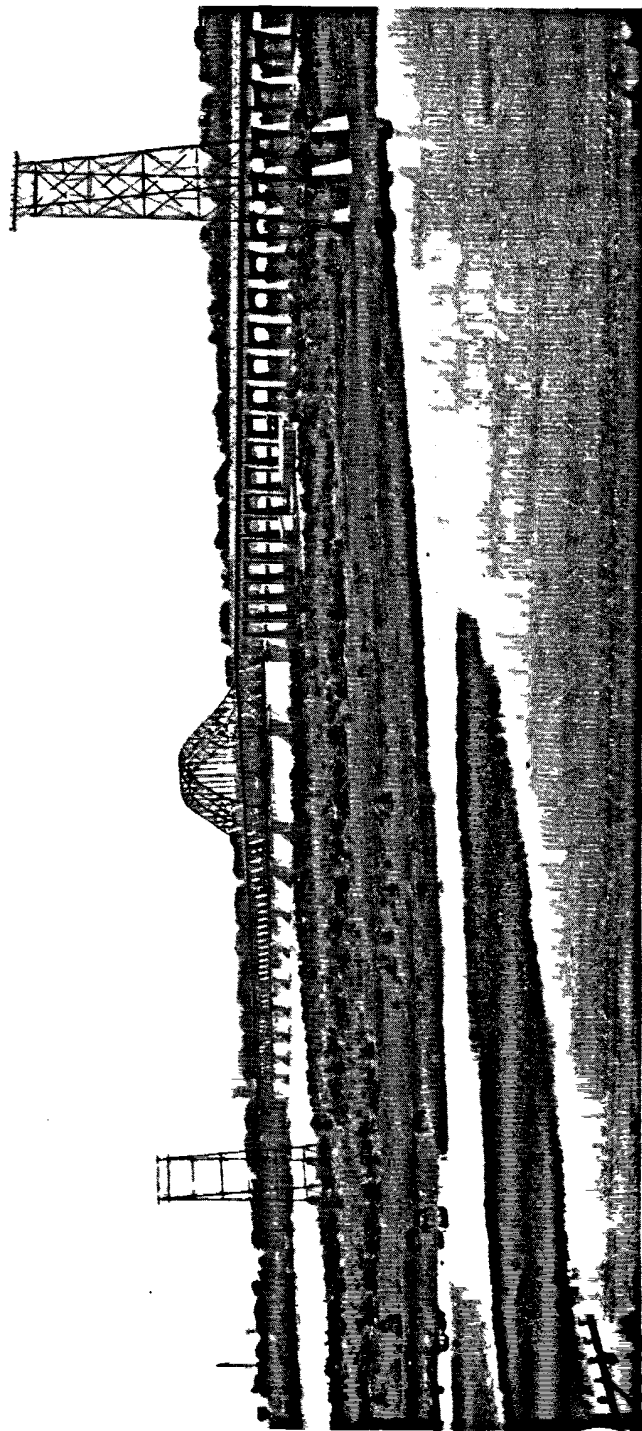


FIG. 1.—PONT DU LAC ST-LOUIS RELIANT VILLE LASALLE ET CAUGHNAWAGA.—Comprenant une arche métallique de 400 pieds, onze travées métalliques (dont neuf de 235 pieds, une de 231 pieds et une de 172 pieds), trente-une travées de 50 pieds de viaduc en béton armé. Longueur du pont 4468 pieds. Longueur totale y compris les approches sur chaque rive 6208 pieds. Largeur de la voie charretière 27 pieds. Un trottoir de 4 pieds. Construit en 1933.

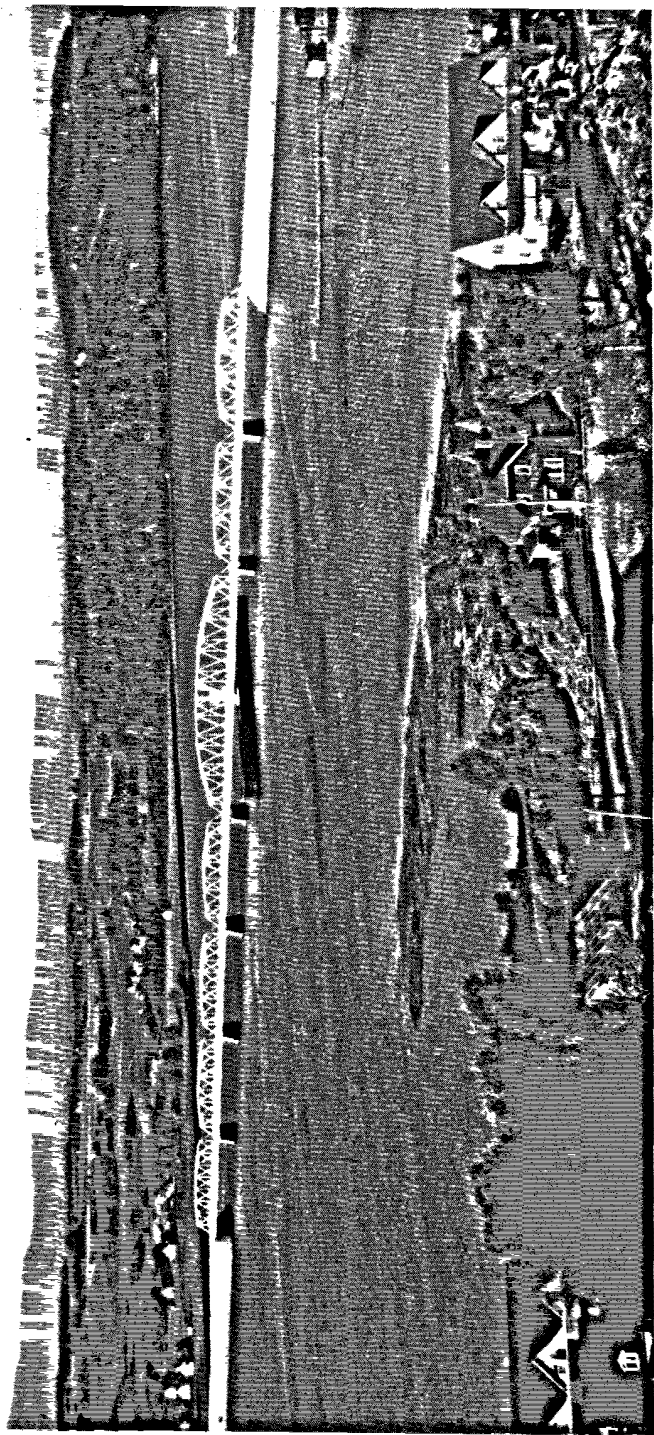


FIG. 2.—PONT SUR LA RIVIÈRE SAGUENAY ENTRE CHICOUTIMI ET STE-ANNE DE CHICOUTIMI.—Six travées fixes de 185 pieds et une travée mobile de 375 pieds tournant horizontalement sur pivot central. Cette travée est actionnée par l'électricité. La longueur totale y compris les approches est de 2960 pieds. Vingt pieds de voie charretière et deux trottoirs de 5 pieds. Ce pont a été ouvert à la circulation au début de décembre 1933.

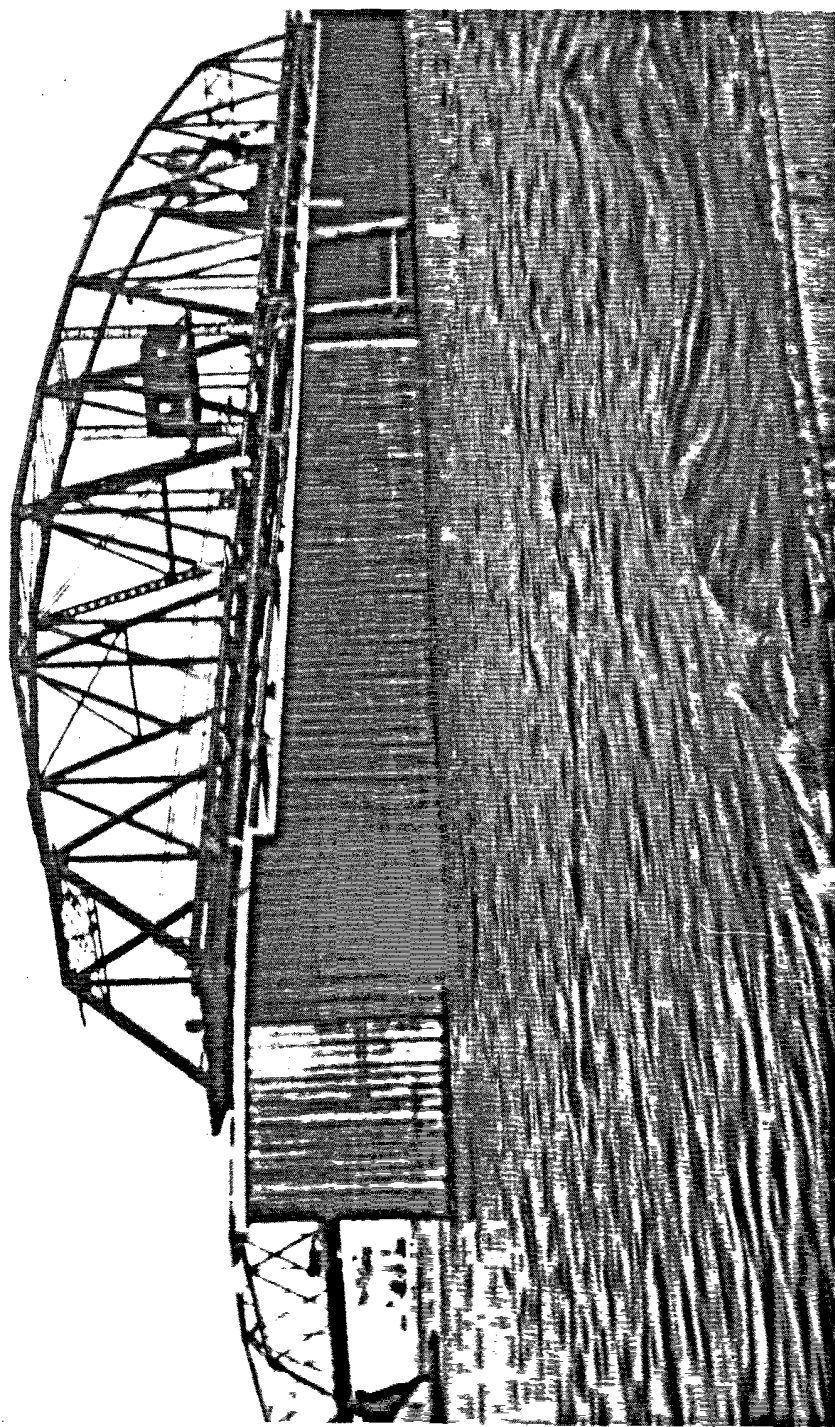


FIG. 3.—PONT SUR LA RIVIÈRE SAGUENAY ENTRE CHICOUTIMI ET STE-ANNE DE CHICOUTIMI, COMTÉ DE CHICOUTIMI. —Vue montrant l'extérieur de la "défense".

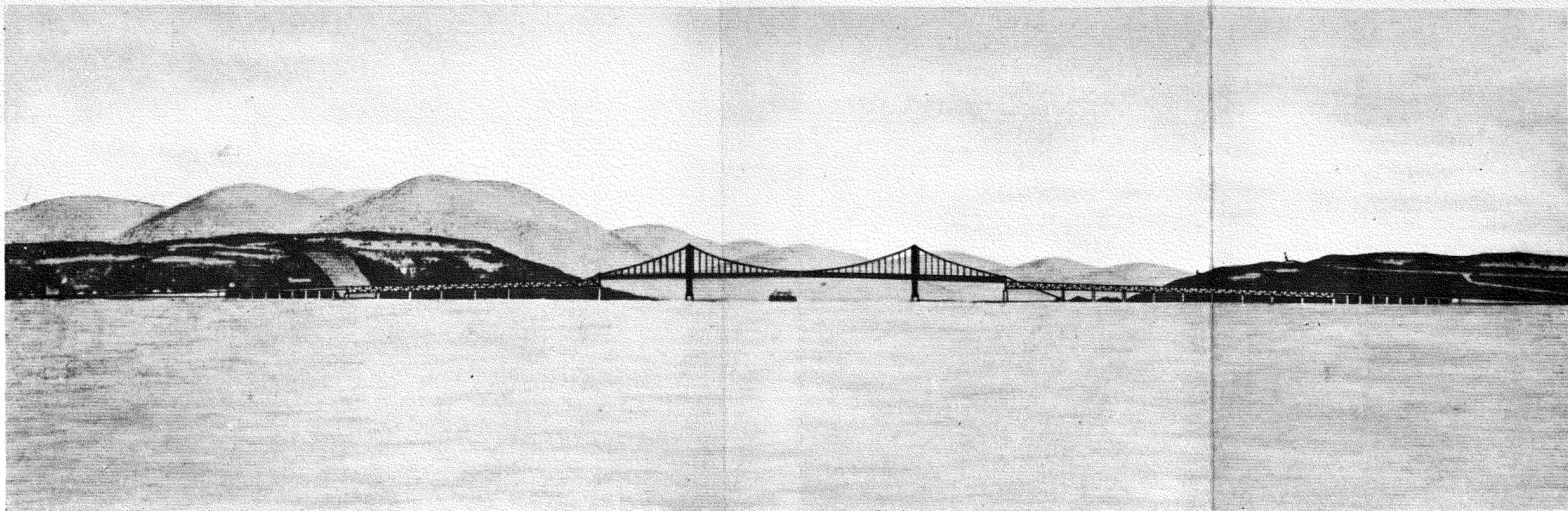


FIG. 4.—PONT SUR LE FLEUVE ST-LAURENT ENTRE ST-GRÉGOIRE, COMTÉ DE MONTMORENCY ET STE-PÉTRONILLE, ILE D'ORLÉANS.—Esquisse du pont reliant le Village Montmorency et l'Ile d'Orléans tel qu'il apparaîtra une fois terminé. La travée suspendue aura 1059 pieds de longueur et le pont lui-même 5700 pieds. Les travaux dans leur ensemble y compris les approches, s'étendent sur une distance de près de deux milles et trois quarts.

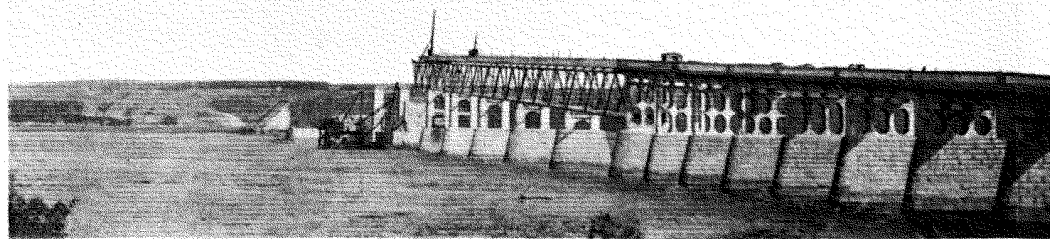


FIG. 5.—PONT SUR LE CHENAL NORD DU ST-LAURENT ENTRE ST-GRÉGOIRE DE MONTMORENCY ET L'ILE D'ORLÉANS.—Vue prise de la rive nord (côté du village Montmorency) montrant une partie des viaducs en béton ainsi que les travées métalliques conduisant à la "partie centrale" dont on voit un des piliers. A l'arrière plan on distingue les travées analogues du côté sud du chenal (côté de l'Ile d'Orléans).

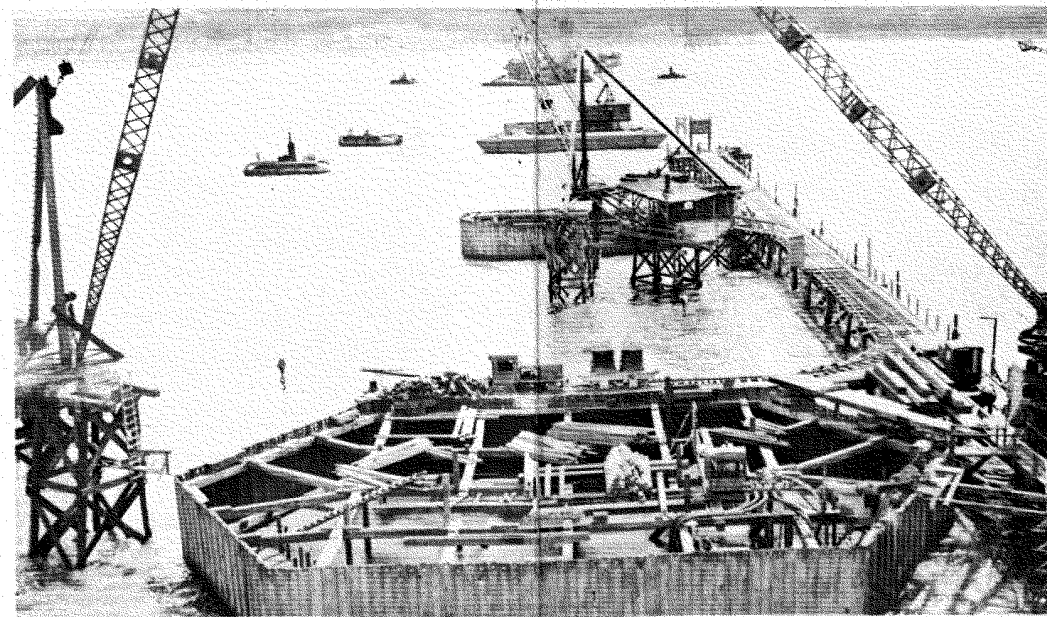


FIG. 6.—PONT SUR LE FLEUVE ST-LAURENT ENTRE ST-GRÉGOIRE, COMTÉ DE MONTMORENCY ET STE-PÉTRONILLE, DE L'ILE D'ORLÉANS.—Vue montrant les travaux de préparation des fondations des six piliers de la partie centrale du pont. On voit l'Ile d'Orléans à l'arrière plan.

CHAPITRE II

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES ÉDIFICES PARLEMENTAIRES ET AUTRES, Y COMPRIS LES PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS

RAPPORT DU SERVICE DES ARCHITECTES

QUÉBEC, le 30 juin 1934

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

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport pour les ouvrages exécutés au cours de l'année 1933-34.

L'année qui vient de s'écouler, quoique marquée par aucune construction nouvelle d'importance, a été bien remplie par des ouvrages d'entretien et d'amélioration, plus considérables que par les années passées.

En certains cas, ces ouvrages ont presque eu le caractère d'une restauration dans la distribution des pièces intérieures, là où les besoins des services l'exigeaient d'une façon plus impérieuse. Réalisées, ces transformations rendent nos vieux palais de justice plus conformes aux nécessités de notre temps.

Nous nous sommes limités, cependant, proportionnellement au budget mis à notre disposition, à ne répondre qu'aux demandes vraiment les plus urgentes, dans les endroits classés au tableau suivant:

A

PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS

AMOS (Abitibi)

Réparations aux fondations près de l'entrée latérale du palais de justice et construction d'un tambour pour assurer la protection de cette entrée.

Ouvrages d'amélioration à l'ameublement et au plancher de la Cour Supérieure. Installation de moustiquaires dans certaines fenêtres et corrections diverses aux systèmes de chauffage et de plomberie.

ARTHABASKA (Arthabaska)

Les ouvrages des contrats, accordés en fin de l'année dernière, furent exécutés au cours de l'été 1933, et couvrirent pratiquement tous les points de l'édifice qui fut en quelque sorte restauré partiellement et très amélioré dans l'ensemble.

A l'extérieur: Réfection du parement en brique de la façade principale du palais de justice; peinture de tous les châssis, portes, et autres parties de la menuiserie apparente; reconstruction du mur de clôture en pierre autour de la cour des prisonniers où le hangar, qui était dans un état de vétusté, fut démoli, afin d'obtenir une cour libre; rejointoiement des parties défectueuses de la maçonnerie des murs en pierre de la prison, ainsi que des parements en brique du palais de justice; réfection, en tôle galvanisée, de toute la couverture.

A l'intérieur: Redistribution de quelques pièces qui permirent d'aménager, par un meilleur emploi de l'espace, une chambre de toilette contiguë à la chambre du juge; une salle de toilette et un vestiaire plus modernes pour les membres du barreau; installation d'un système de chauffage neuf; amélioration des accessoires et du système de plomberie; peinture général de tout l'intérieur du palais de justice et de la prison; correction des parties trouvées défectueuses sur le système électrique; ouvrages de ventilation pour l'entretoit et la Cour Supérieure.

CAMPBELL'S BAY (Pontiac)

Addition de supports pour la consolidation des portes en fer des cellules.

CHICOUTIMI (Chicoutimi)

Palais de Justice:

Réparation et peinture partiel de la couverture, des gouttières et tuyaux de descente; corrections diverses aux fournaies et construction d'un plancher.

Prison:

Installation d'une grille à barreaux de fer dans le corridor du soubassement; construction d'une armoire dans la lingerie.

HULL (Hull)

Réparation et peinture de la vieille partie de la couverture.

HAVRE AUBERT (Iles de la Madeleine)

Réparations à la couverture et aux dalles de pierre de certains planchers.

JOLIETTE (Joliette)

Ouvrages d'amélioration à la cheminée principale et réparations diverses aux fournaies.

LA MALBAIE (Saguenay)

Réfection de quelques plafonds dans la prison et réparations diverses à la couverture et aux dépendances du palais de justice. Construction d'un plancher en béton, couvert d'un linoleum, dans la voûte du protonotaire.

MONT LAURIER (Montcalm)

Construction d'un trottoir; installation d'une tuyauterie pour eau chaude à la buanderie, et réparations aux accessoires d'une chambre de toilette.

MONTMAGNY (Montmagny)

Ouvrages de correction et d'amélioration au système électrique et au système de chauffage; réparations à quelques châssis dans lesquels des guichets furent installés et où les joints, entre la pierre et le cadre, furent étanchement fermés au ciment plastique; installation d'un conduit de ventilation et d'un registre pour l'aération d'une chambre de toilette.

MONTRÉAL (Montréal)*Palais de Justice:*

Au nouveau palais: Installation de châssis-doubles dans les fenêtres du bureau du Greffier et dans le Greffe de la Paix. Réparations à la couverture.

Au vieux palais: Réparations à la couverture et au puits de lumière de la chambre des fournaies. Ménage et peinture dans plusieurs bureaux où l'ameublement fut renouvelé partiellement.

Prison à Bordeaux: Construction de canalisations, pour l'égout des eaux domestiques, raccordées à l'égout de la municipalité, en vue d'éviter les ennuis causés au printemps par la crue des eaux de la rivière des Prairies. Parachèvement du nettoyage des cellules; ouvrages de peinture, etc., exécutés par la main-d'œuvre locale et pour lesquels nous avons fourni les matériaux.

NICOLET (Nicolet)

Correction des parties défectueuses du système électrique.

NEW CARLISLE (Gaspé)

Réparation et peinture de la couverture. Ménage et peinture dans le logement du geôlier et certains bureaux du palais de justice. Réparations au système de plomberie et de chauffage.

PERCÉ (Gaspé)

Réparation et peinture de la couverture. Parachèvement de la construction en neuf (broche et piquets) de la clôture autour du terrain du palais de justice.

QUÉBEC (Québec)

Palais de Justice:

Dans la Cour du Banc du Roi, modifications au banc des juges et amélioration du plancher qui fut recouvert de tuiles de caoutchouc. Addition d'un commutateur interchangeable sur les ascenseurs de l'entrée principale. Parachèvement de l'installation du refroidisseur de l'eau des fontaines-abreuvoirs. Ouvrages d'amélioration à la tuyauterie, au chauffage et au luminaire. Installation de nouveaux câbles et réparations aux ascenseurs. Réparation de la couverture de la partie de l'annexe. Installation de ferments spéciaux aux châssis. Réparation et amélioration de certains meubles et exécution d'un ameublement pour la chambre du pouvoir électrique.

Prison de Québec (Hommes):

Importantes transformations à quatre salles de toilette, poursuivant ainsi les améliorations de l'an dernier et comprenant: le renouvellement des accessoires et de la tuyauterie de la plomberie; la redistribution des stalles avec additions de compartiments pour

douches divisées par des cloisons métalliques; la confection des planchers en terrazzo; l'installation de conduits de ventilation et la réfection des enduits. Corrections des parties défectueuses sur le système de tuyauterie de l'eau domestique. Réfection générale du système d'électricité et installation d'un luminaire approprié dans les ailes des cellules.

Refuge Notre-Dame de la Merci (prison des femmes):

Installation de châssis-doubles dans les fenêtres de la Tour. Fabrication et installation d'un grand réservoir pour eau domestique avec tous les accessoires nécessaires, tels que pompes, moteurs et tuyauterie, en raccord avec les chaudières du système de chauffage et les diverses autres parties du système de plomberie.

RIMOUSKI (Rimouski)

Ouvrages d'amélioration à la partie de la buanderie par la construction d'un escalier reliant directement la prison à cette pièce.

RIVIÈRE DU LOUP (Kamouraska)

Divers ouvrages de réparation sur la tuyauterie, les accessoires de plomberie et les fournaies du système de chauffage.

A l'ancien palais de justice du district de Kamouraska, l'on exécuta quelques ouvrages de protection: entre autres la réparation et le peinturage de la couverture.

ROBERVAL (Roberval)

Renouvellement de l'escalier et de la galerie à l'entrée latérale du palais de justice. Construction d'une division vitrée dans le bureau du magistrat.

ST-HYACINTHE (St-Hyacinthe)

Réparations aux serrures des portes en fer de la prison et ouvrages divers d'entretien sur le système de chauffage: grilles pour fournaies, radiateurs, etc.

ST-JEAN (Iberville)

Renouvellement du maître-interrupteur de l'entrée du pouvoir électrique. Corrections à certaines fenêtres.

SHERBROOKE (St-François)

Palais de Justice:

Réparation et réfection des enduits des murs et plafonds dans toutes les pièces de la bâtisse parachevant ainsi l'ouvrage commencé, l'an dernier, dans les bureaux des juges et la Cour Supérieure. Installation d'un système de sonneries entre les bureaux principaux. Ouvrages d'entretien et de réparation à l'ascenseur.

Prison:

Réfection de toute la couverture en tôle galvanisée, avec têtes de ventilation en prévision de l'installation d'un système plus complet d'aération. Transformation des plafonds, des enduits et des cloisons comportant les meilleurs résultats: soit, le remplacement total de tous les plafonds et des cloisons en bois par des enduits sur charpente métallique aux étages des cellules. Ménage et peinture général à l'intérieur. Réfection et rejointoiement de la maçonnerie du perron de l'entrée de la prison.

SOREL (Richelieu)

Construction de deux trottoirs en ciment pour l'entrée principale du palais de justice et le logement du geôlier. Réparations au système de chauffage.

ST-JÉRÔME (Terrebonne)

Construction d'un comptoir dans le bureau du protonotaire.

ST-JOSEPH (Beauce)

Réparations diverses aux accessoires et à la tuyauterie du système de plomberie et addition d'une petite salle de toilette dans la partie du logement du geôlier.

SWEETSBURG (Bedford)

Ameublement de la bibliothèque du Barreau et réparations à un plancher de la salle d'entrée du palais de justice.

VILLE MARIE (Témiscamingue)

Installation de stores dans toutes les fenêtres du palais de justice et du logement du geôlier.

Addition de cellules dans l'une des ailes de la prison où une vaste pièce avait été prévue dans ce but et dont le contrat comportait les ouvrages suivants: confection d'un plancher en terrazzo; construction de divisions en enduit de ciment sur latte métallique; aménagement d'une salle de toilette; installation de grilles et de grillages métalliques, etc. Installation, dans les diverses salles et les bureaux privés, d'accessoires de toilette, tels que porte-savon, miroirs, tablettes, porte-serviettes.

TROIS-RIVIÈRES (Trois-Rivières)

Palais de Justice:

Ménage et peinturage de l'un des bureaux. Corrections aux lampadaires de l'entrée principale et à quelques châssis. Installation de soupapes de sûreté et d'une bouilloire sur le système de chauffage.

Prison:

Réparation et amélioration de la tuyauterie des douches.

VALLEYFIELD (Beauharnois)

Les contrats accordés en fin de l'année dernière et exécutés avec diligence apportèrent d'intéressants changements dans la distribution et l'aménagement des diverses pièces. Ces améliorations devenues nécessaires comprenaient la transformation du dortoir des jurés où fut installée une salle de toilette; du vestiaire des avocats où furent aménagés, tout à côté, une bibliothèque, une salle de consultation et une salle de toilette; les salles d'attente pour témoins dans lesquelles des salles de toilette furent aussi installées, etc. Transformations, en somme, qui permirent de tirer un bien meilleur parti de l'espace et de remplacer les accessoires défectueux du système de plomberie par de plus modernes. Les travaux comprirent également la réparation et le peinturage de la couverture; l'installation d'un système de ventilation par gravité; la correction des parties les plus défectueuses du système de chauffage dont les fournaises seront remplacées l'année prochaine; le ménage et le peinturage dans toutes les pièces du palais de justice et du logement du geôlier; la réfection du système électrique et l'installation d'un luminaire neuf.

B

ÉDIFICES PARLEMENTAIRES ET PUBLICS

MONTRÉAL

Bureaux du Gouvernement:

Installation de châssis-doubles dans l'un des bureaux au rez-de-chaussée. Réparations aux coupe-feu du toit, entre les bâtisses, et peinture des corniches.

QUÉBEC

Hôtel du Gouvernement:

Renforcés, d'un bon nombre d'ouvriers de tous les métiers, engagés temporairement, les employés réguliers de nos ateliers absorbèrent, au cours de l'année, pratiquement tous les ouvrages d'entretien des bâtisses formant le groupe de l'Hôtel du Gouvernement: réparations, corrections, améliorations de toutes sortes, dont beaucoup d'ouvrages, en plus des questions de détails ordinaires, furent d'une certaine importance: la modernisation du système d'électricité, à chaque fois que l'occasion se présente, par l'addition d'un luminaire plus convenable et de prises de courant. Les mêmes principes furent appliqués aux ouvrages de corrections sur les systèmes de chauffage et de plomberie. Transformation de plusieurs bureaux dans le but de répondre aux besoins des divers services. Ménage et peinture dans les pièces les plus anciennes. Construction et mise en place de châssis neufs et peinture général de tous les châssis à l'édifice de l'aile nord et de la Bibliothèque. Construction de trottoirs en ciment dans la cour intérieure de l'édifice de la Législature et en bordure de l'édifice de l'Agriculture. Rejointoiement et ouvrages d'isolation de certaines parties des parements en pierre à l'édifice de la Bibliothèque, etc. A nos ateliers fut également confiée l'exécution d'un grand nombre de meubles-immeubles à l'usage des divers Ministères.

De plus, dans certains cas, des contrats furent adjugés pour des ouvrages exigeant une main-d'œuvre spécialisée: construction d'une grille protectrice au bas de l'escalier des mansardes; peinture de la couverture de l'édifice principal; réparations aux ascenseurs et aux bouilloires des systèmes de chauffage; traitement du linoléum des planchers, installation de radiateurs spéciaux avec éventails dans l'entrée principale de l'édifice de l'Agriculture.

Musée Provincial:

Installation de grillages dans tous les soupiraux du soubassement et dans les fenêtres du rez-de-chaussée, à l'arrière de la bâtisse. Ouvrages d'enfouissement, à l'abri de la gelée, de la conduite d'amenée de l'eau entre la prison et le Musée. Tirage de joints au ciment plastique autour des carreaux des puits de lumière. Ouvrages divers de menuiserie et d'ameublement par les ouvriers réguliers de nos ateliers. Installation, en duplicata, de pompes et moteurs pour l'amélioration du système de chauffage.

Commission des Accidents du Travail:

Construction d'une grande division vitrée pour la subdivision de la salle du premier étage.

Spencer-Wood:

La résidence du lieutenant-gouverneur subit, en mai dernier, un ménage général au cours duquel nous en avons profité pour exécuter des ouvrages importants de réparation et d'amélioration qui s'imposaient pour la conservation en bon état de la bâtisse et des divers systèmes de chauffage, plomberie, etc., soit, entre autres: le remplacement de toute la tuyauterie du système d'eau domestique avec addition d'accessoires neufs dans les salles de toilette et la cuisine; amélioration de certains conduits et du filage du système électrique et installation de quelques lustres neufs dans un petit salon et deux chambres; corrections des parties défectueuses du système de chauffage. Le ménage comprit en particulier, bon nombre d'ouvrages de menuiserie: consolidation des planchers; rajustement des pièces de quincaillerie; corrections aux boiseries, portes et châssis. Ces derniers ouvrages entraînèrent le peinturage et la pose de papiers muraux dans les corridors et la plupart des pièces de la façade donnant sur les jardins. Quelques transformations furent entreprises pour l'agrandissement et l'éclairage de la cuisine.

De plus, l'ameublement, en général, fut l'objet de réparations diverses et, en certains cas, les tentures, les rideaux et tapis furent renouvelés.

A l'extérieur, quelques ouvrages de nettoyage des façades et de peinturage vinrent compléter le gros des travaux d'entretien et d'amélioration.

C

ÉCOLES

MONTRÉAL

École Normale Jacques-Cartier:

Installation de grillages dans les fenêtres du soubassement. Reconstruction du plancher du préau des élèves. Réparations aux tambours des entrées sur la cour, aux gouttières des dépendances et à la couverture. Peinturage d'une clôture. Réfection des contre-forts et d'une partie des murs du soubassement de la tour principale. Rejointoiement du parement en pierre sur plusieurs façades. Réfection des enduits dans trois pièces et ouvrages de mise en bon état des fournaies défectueuses.

École des Beaux-Arts:

Peinturage des murs et plafonds du hall et de la cage de l'escalier de l'entrée principale. Réparations d'enduits dans le logement du gardien. Installation de grillages dans les fenêtres du soubassement. Exécution d'ouvrages en béton à l'entrée de la ruelle à l'arrière de l'école. Réparation et réfection des recouvrements en tôle galvanisée de la toiture.

École Belmont:

Ménage dans le logement du concierge et réparations aux parties défectueuses du système électrique.

QUÉBEC

École Normale Laval:

Ouvrages divers par les ouvriers de nos ateliers: construction d'un mur de soutènement en béton dans la cour des élèves; réparation du mur de fond au jeu de balle; posage de prélaris pour la protection et l'amélioration des planchers, et correction des parties défectueuses des systèmes de chauffage et de la plomberie.

École des Beaux-Arts:

Réparations à l'une des couvertures et peinture des parties en tôle galvanisée du toit et de la corniche en façade. Calfeutrage au ciment plastique de tous les châssis.

École des Arts Domestiques:

Aménagement du hangar en atelier où une grande fenêtre fut pratiquée dans l'un des pans de cette dépendance de l'école. Ouvrages divers d'entretien par nos ouvriers réguliers et en particulier l'installation d'un fourneau pour poteries dans le soubassement.

D

BUREAUX D'ENREGISTREMENT. MORGUES ET COURS DE JUSTICE

Morgues (Montréal):

Réfection de la cheminée du système de chauffage. Réparations à la couverture et au pavage en ciment de la cour intérieure.

Des visites d'inspections aux locaux aménagés pour morgues, à la suite des demandes qui nous furent adressées, eurent lieu à Victoriaville, La Malbaie, St-Hyacinthe, St-Jérôme et Rivière du Loup.

Les constatations faites par les officiers-inspecteurs de notre Service furent consignées dans des rapports qui reçoivent, en général, la meilleure attention de la part des entrepreneurs en pompes funèbres, désireux de posséder un local conforme aux exigences des règlements concernant les petites morgues.

Nos services techniques furent aussi requis dans la préparation de détails nécessaires à l'amélioration du plafond de la voûte du Bureau d'Enregistrement du district de Chambly à Longueuil.

LE SERVICE DES ARCHITECTES

SYLVA FRAPPIER

Architecte et directeur des travaux publics.

LÉOPOLD FONTAINE, b. a.,

Architecte.

CHAPITRE III

PRÉVENTION DES INCENDIES

RAPPORT DU COMMISSAIRE

Québec, le 30 juin 1934.

A l'honorable J.-N. FRANCŒUR, 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 la prévention des incendies (chapitre 180, S. R. Q. 1925).

Au cours de l'année qui vient de se terminer, 56 municipalités ont fait l'installation d'un système de protection conte l'incendie ou ont amélioré celui qu'elles possédaient. Elles ont gagné de ce chef, en vertu de l'article 11 de la loi, les octrois indiqués au tableau suivant:

Municipalités	Comtés	Octrois
Baie St-Paul.....	Charlevoix.....	\$ 154.00
Beauport.....	Québec.....	11,000.00
Bedford.....	Missisquoi.....	130.40
Bernierville.....	Mégantic.....	14,000.00
Bromptonville.....	Richmond.....	66.56
Chambly Bassin.....	Chambly.....	353.33
Charlesbourg.....	Québec.....	6,000.00
Deschaillons.....	Lotbinière.....	4,595.93
Deux-Rivières.....	Champlain.....	9,294.19
Ferme-Neuve.....	Labelle.....	100.00
Giffard.....	Québec.....	2,267.75
	A reporter:	47,962.16

Municipalités	Comtés	Octrois
	Reporté:	47,962.16
Grenville.....	Argenteuil.....	500.00
Jonquière.....	Chicoutimi.....	3,720.24
Lachute.....	Argenteuil.....	5,000.00
La Pérade.....	Champlain.....	375.42
L'Assomption.....	L'Assomption.....	4,000.00
Laterrière.....	Chicoutimi.....	316.74
Linière.....	Beauce.....	2,786.95
Lorrainville.....	Témiscamingue.....	1,259.47
Louiseville.....	Maskinongé.....	218.68
Maniwaki.....	Gatineau.....	6,000.00
Masson.....	Papineau.....	1,700.00
Mégantic.....	Frontenac.....	500.00
Mont-Carmel.....	Kamouraska.....	1,113.37
Mont-Joli.....	Matane.....	1,000.00
Mont-Royal.....	Westmount.....	5,000.00
Montréal-Est.....	Laval.....	5,750.00
Montréal-Ouest.....	Westmount.....	4,025.00
Nicolet.....	Nicolet.....	755.75
Noranda.....	Témiscamingue.....	1,000.00
N.-D. de-la-Doré.....	Roberval.....	500.00
N.-D. de-Lourdes-de-Ham.....	Wolfe.....	500.00
N.-D. du-Mont-Carmel.....	Champlain.....	4,000.00
Plessisville.....	Mégantic.....	16,200.00
Port-Alfred.....	Chicoutimi.....	1,207.50
Rivière-du-Moulin.....	Chicoutimi.....	5,244.90
Shawbridge.....	Terrebonne.....	2,927.09
Sutton.....	Brome.....	135.00
St-Adelphe.....	Champlain.....	273.33
Ste-Anne-de-Bellevue.....	Jacques-Cartier.....	5,667.90
St-Cœur-de-Marie.....	Lac-St-Jean.....	7,500.00
St-Edouard (Joly).....	Lotbinière.....	5,409.57
Ste-Emmélie (Val Alain).....	Lotbinière.....	3,461.00
St-Faustin Station.....	Terrebonne.....	297.70
St-Jean-Port-Joli.....	L'Islet.....	2,500.00
St-Jérôme.....	Terrebonne.....	4,000.00
St-Joachim-de-Châteauguay.....	Châteauguay.....	209.54
St-Joseph d'Alma.....	Lac-St-Jean.....	2,500.00
St-Joseph-de-Deschambault.....	Portneuf.....	6,000.00
St-Jude-de-St-Ours.....	St-Hyacinthe.....	1,400.00
Ste-Martine-de-Beauharnois.....	Châteauguay.....	431.97
St-Pie.....	Bagot.....	4,333.33
Ste-Thècle.....	Laviolette.....	5,637.08
Thurso.....	Papineau.....	4,579.69
Upton.....	Bagot.....	2,500.00
Villeroy.....	Lotbinière.....	94.84
	Total.....	\$ 180,494.22

En outre, des primes spéciales ont été accordées et payées aux 22 municipalités dont les noms suivent et qui ont rendu les pièces de raccordement de leurs boyaux à incendie conformes au type que nous avons adopté pour la province:

Municipalités	Comtés	Octrois
Bedford.....	Missisquoi.....	\$ 564.00
DeLéry (ville).....	Châteauguay.....	30.00
Howick.....	Châteauguay.....	47.25
Kénogami.....	Chicoutimi.....	98.25
Laprairie.....	Laprairie.....	157.00
L'Assomption.....	L'Assomption.....	65.25
Louiseville.....	Maskinongé.....	486.50
Mont-Royal.....	Westmount.....	166.50
Normandin.....	Roberval.....	75.00
Roberval.....	Roberval.....	119.25
St-Chrysostôme.....	Châteauguay.....	59.25
St-Constant.....	Laprairie.....	48.00
St-Emilien.....	Lac-St-Jean.....	25.00
St-Jérôme.....	Lac-St-Jean.....	64.75
St-Jérôme.....	Terrebonne.....	195.75
St-Joachim-de-Châteauguay.....	Châteauguay.....	50.25
Ste-Martine-de-Beauharnois.....	Châteauguay.....	38.25
St-Rémi.....	Napierville.....	59.25
St-Roch-de-l'Achigan.....	L'Assomption.....	36.75
St-Urbain.....	Charlevoix.....	11.00
Sutton.....	Brome.....	325.00
Terrebonne.....	Terrebonne.....	77.50
	Total.....	\$ 2,799.75

Tel que je l'ai déjà exposé, les boyaux à incendie constituent un des éléments essentiels d'un système de protection contre l'incendie. D'une façon générale, ils ont un diamètre de 2½ pouces et sont vendus en longueurs de 50 pieds qu'on réunit au moyen de pièces d'accouplement (couplings) qui permettent aussi leur raccordement aux bouches

de bornes-fontaines et de pompes, aux lances, aux connexions et autres accessoires. Il est étrange de constater que ces pièces d'accouplement ou de raccordement ne soient pas de dimensions uniformes et ne puissent être utilisées en n'importe quel endroit où se trouve un système de protection contre l'incendie. Dans la province de Québec seulement, il existe au-delà de quarante variétés de ces pièces d'accouplement; il y a même des endroits où il existe, à l'insu des autorités municipales, trois sortes de pièces d'accouplement ne pouvant s'adapter les unes aux autres, si ce n'est que très difficilement.

Cette variété dans les dimensions des pièces est une source d'ennuis considérables dans la lutte contre l'élément destructeur et peut être la cause que des conflagrations et même des pertes de vies ne puissent être évitées.

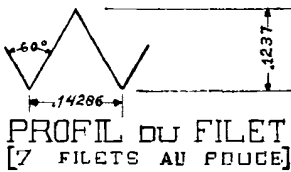
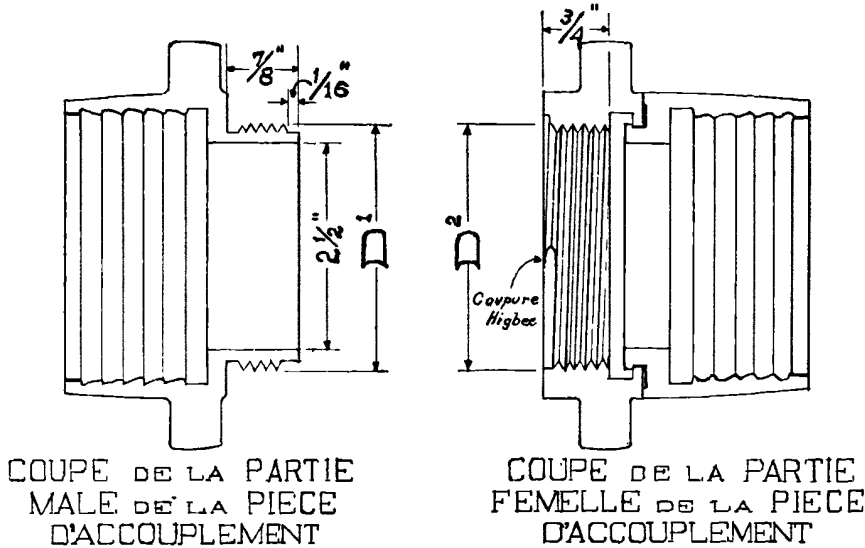
Le commissaire des incendies du Dominion, monsieur J. Grove Smith, le faisait remarquer dans son rapport annuel sur les pertes causées par l'incendie en 1932 et, en commentant l'incendie de Port-Alfred, il disait ceci: "Standard hose couplings should be adopted throughout Canada for both municipal and private use. In every case where hose was brought from other plants to Port Alfred, fire adapters had to be made in the machine shop before the hose could be used."

Cette question d'uniformisation des pièces d'accouplement des boyaux à incendie se discute depuis 1872, l'année de la conflagration de Boston. On lui a trouvé une solution heureuse aux Etats-Unis, lorsqu'en 1913 plusieurs associations techniques se sont réunies pour adopter un type qui a été déclaré dans la suite "National Standard". Pour adopter ce type, on a fait un relevé de tout ce qui existait dans le pays et on a adopté comme standard celui qui était le plus répandu.

Au Canada, rien n'avait encore été fait dans cette direction, si ce n'est en Nouvelle-Écosse où la Législature a passé une loi, en 1927, divisant la province en 3 zones et établissant pour chaque zone un type spécial de pièces d'accouplement. Ce n'est pas là ce qu'on peut appeler une solution complète, car tôt ou tard on sera exposé aux mêmes ennuis que précédemment, du fait de la disparité des types de pièces dans une province aussi peu étendue.

La seule solution pratique du problème était donc l'adoption d'un type uniforme pour toute la province. Pour en faire le choix, nous avons fait, il y a 3 ans, un relevé complet de tout ce qui existait en fait de pièces d'accouplement de boyaux à incendie, de bouches de bornes-fontaines, de pompes et d'accessoires. Nous avons trouvé que sur environ 80,000

bouches, il y en avait 60% qui avaient des dimensions moyennes semblables, et nous avons adopté ces dimensions moyennes comme celles de la pièce d'accouplement type. Par la suite, partout où nous avons été appelés à donner des conseils aux municipalités voulant se protéger contre l'incendie, nous avons recommandé l'adoption de ce type dont les dimensions sont indiquées dans la figure suivante:



DIMENSIONS MAXIMA ET MINIMA		
	PARTIE MALE	PARTIE FEMELLE
	D ¹	D ²
MAXIMUM	3 ³ / ₆₄ "	3 ⁵ / ₆₄ "
MINIMUM	3 ¹ / ₃₂ "	3 ¹ / ₁₆ "

A la dernière session de l'Assemblée Législative, la Loi de prévention des incendies a été amendée de façon à permettre au Lieutenant-Gouverneur en conseil d'approuver, pour la province, un type de pièces d'accouplement pour boyau à incendie et d'en déterminer les caractéristiques. Elle a aussi été amendée pour permettre au Lieutenant-Gouverneur en conseil d'affecter une partie de la somme de \$200,000.00, mentionnée dans le premier alinéa de l'article 11, au paiement de primes spéciales à toute corporation qui aura encouru certaines dépenses pour adopter ce type, à la satisfaction du commissaire.

La province de Québec est donc la première à avoir adopté une semblable mesure et, au cours des congrès qui ont réuni les diverses sociétés intéressées à la prévention des incendies, on l'a citée à l'ordre du jour.

Comme par les années précédentes, monsieur J.-F. Chevalier, inspecteur-instructeur, a fait la visite de toutes les municipalités qui ont déjà reçu un octroi pour fins de protection contre l'incendie et a donné aux divers corps de pompiers volontaires les renseignements qu'ils désiraient sur la manière de combattre les incendies. A cause des temps durs que nous traversons, ces visites n'ont cependant pas été suivies du paiement de la prime spéciale de \$50.00 accordée aux municipalités qui ont gardé l'efficacité initiale de leur système de protection contre l'incendie.

Dans le domaine des enquêtes sur les incendies d'origine douteuse, mes investigateurs ont accompli un travail considérable du fait que beaucoup de leur temps a été pris à suivre un grand nombre de procès d'individus accusés d'incendies criminels, à la suite de leurs enquêtes.

Je me plais ici à louer l'habileté et le doigté avec lesquels ces investigateurs ont rempli leurs fonctions et à les féliciter pour les résultats qu'ils ont obtenus.

Au cours de l'année écoulée, ils ont eu à répondre à 96 demandes d'enquêtes et ont reçu les dépositions assermentées de 622 témoins. A la suite de leurs enquêtes, il y a eu cette année 21 accusations de portées pour crime d'incendie et 12 personnes furent trouvées coupables.

Le tableau cumulatif suivant, couvrant une période de 10 années, vous permettra d'apprécier l'accroissement du travail accompli dans ce domaine:

Années	1924- 1925	1925- 1926	1926- 1927	1927- 1928	1928- 1929	1929- 1930	1930- 1931	1931- 1932	1932- 1933	1933- 1934
Demandes d'enquêtes..	6	6	6	18	29	46	80	173	291	387
Enquêtes terminées....	6	6	6	10	29	42	64	114	217	315
Témoins assermentés..	38	38	38	104	163	279	488	974	1764	2,383
Accusations.....	0	0	0	0	1	3	5	11	26	47
Culpabilités.....	0	0	0	0	0	0	3	6	10	22

Les statistiques compilées par mon bureau sur les pertes causées par l'incendie dans la province, au cours de l'année 1933, révèlent les faits suivants:

Pertes matérielles totales.....	\$10,862,250.00
Pertes totales couvertes par les assurances.....	\$ 7,992,731.50
Pertes totales non couvertes par les assurances...	\$ 2,869,518.50
Nombre d'incendies ayant causé chacun des dommages pour plus de \$10,000.00.....	115
Pertes totales causées par ces incendies.....	\$4,973,874.00
Nombre d'incendies ayant causé chacun des dommages pour moins de \$25.00.....	12,617
Pertes totales dues à ces incendies.....	\$ 128,349.63
Nombre d'incendies rapportés et dont l'origine n'est pas connue.....	4,046
Pertes totales causées par ces incendies.....	\$ 7,292,387.70
Personnes ayant perdu la vie au cours de ces incendies.....	49
Personnes ayant été blessées au cours de ces incendies.....	290

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 1934.

L'honorable M. J.-N. FRANCŒUR, 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 seizième rapport annuel, pour la période du 30 juin 1933 au 30 juin 1934.

Les conditions peu favorables qui persistent depuis quelques années n'ont pas permis aux compagnies exploitant nos réseaux ferroviaires de les développer.

Au cours de l'année, par un jugement de la Cour Supérieure du district de Québec en date du 12 juin 1934, le chemin de fer Québec, Saguenay & Chibougamou a été mis sous séquestre, conformément au chapitre 230 des Statuts Refondus de Québec, 1925.

Je ne vois pas la nécessité de reproduire de nouveau les tableaux qui apparaissaient dans les rapports précédents quant aux statistiques touchant les subventions de toute nature accordées ou payées à diverses compagnies de chemins de fer. Pour obtenir les renseignements voulus relativement à cette statistique, on n'aura qu'à consulter les tableaux suivants du rapport de 1928 et ceux antérieurs, savoir:

Tableau "A" pour les balances restant disponibles 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.

La seule modification à faire à ce tableau est mentionnée au rapport de 1932.

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 1934, 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 Ed. VII, ch. 2, sec. 1;—6 Ed. VII, ch. 4, sec. 1;—8 Ed. VII, 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 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 1933, 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.

On notera à ce tableau, comme principale modification, l'abandon par le Roberval & Saguenay Railway de l'exploitation de certains tronçons. Sur ces embranchements, qui sont plutôt d'intérêt local, les rails ne pourront toutefois être enlevés sans la permission de la Commission des Services Publics et celle-ci pourra forcer la compagnie à en reprendre l'exploitation si les conditions deviennent meilleures.

Humblement soumis,

Le directeur des chemins de fer,

IVAN E. VALLÉE.

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 1933.

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

1.—CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN:

	Distance en milles	Sous- total 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.....	18.73			
Joffre à la Jct. avec N.T.Ry. au mille 1.46 subdivision du Pont.....	1.42			
Chaudière à la Jct. Ste-Rosalie.....	115.96			
St-Léonard Jct. à Nicolet.....	14.70			447.23
LOTBINIÈRE & MÉGANTIC R'Y.				
Villeroy à Parisville—Parisville à Deschaillons 3.54 milles Opération Discontinué.....	13.12			13.12
NATIONAL TRANSCONTINENTAL R'Y.				
De la frontière interprovinciale, près de Courchesne, à Diamond Jct.....	199.03			
Jct. avec Intercolonial Ry. 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
St-Joachim à Cap Tourmente (loué du Q.R.L. & P. Co.)..	5.08			
Cap Tourmente aux Chutes Nairn.....	61.71	66.79		
(Loué aux ch de f. du Gouvernement Canadien) Mille				
1.07 subd. Rouyn près Taschereau à Noranda.....	42.83	42.83	1,278.78	
Total ch. de f. Gouv. Can.....				
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		
De la frontière interprovinciale à l'ouest de Norton Mills à la Jct. St-Henri.....	129.76			
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 interprovin- ciale à Rivière Beaudette.....	45.09			
Raccordement au C.P.R. à Dorval.....	0.24			
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. R'y à St-Jean.....	0.03			
Hemmingford à St-Isidore Jct.....	21.29			
Y à Cantic.....	0.24			
Y à Ayrness.....	0.22			
Turot 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 R.Y.).....	66.48			
Ste Martine Jct. à Beauharnois (autrefois BEAUHARNOIS Jct. R'y).....	5.90	507.34		

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.....	48.33		
Y à St-Grégoire.....	0.28		
Pierreville à St-Lambert (autrefois SOUTH SHORE R'y.)... Belleue Jct. à St-Hyacinthe (autrefois UNITED COUNTIES R'y.).....	61.41	31.10	
St-Hyacinthe à Iberville (autrefois UNITED COUNTIES R'y.) 27.33 M. Opération discontinuée.			
Iberville à Noyan (autrefois EAST RICHELIEU VALLEY R'y.) 21.99 M. Opération discontinuée.			141.12
STANSTEAD, SHEFFORD & CHAMBLY, R.R.			
(loué au Can. Nat. R'y.) S.S. & C. Jct. à Waterloo.....	39.84		
Rue St-Charles à Clough Jct. Granby (voir Montreal & Southern Counties R'y.)			
Boucle à Granby (voir Montreal & Southern Counties R'y.)			39.84
MONTREAL & PROVINCE LINER R'Y.			
(loué au Can. Nat. R'y.) St-Lambert à la Jct. M. & S.C. (Voir Montreal & Southern Counties R'y.)			
De la Jct. M. & S.C. à St-Césaire.—(Voir Montreal & Southern Counties R'y.)			
Ste-Angèle à Marieville.—(Voir Montreal & Southern Counties R'y.)			
Farnham à Frelighsburg.....	18.22	18.22	
Total du Can. Nat. R'y.....			940.79
3.—CANADIAN NORTHERN R'Y:			
QUEBEC & LAKE ST. JOHN R'Y.			
Québec à Chicoutimi.....	227.25		
Chambord à Roberval.....	13.32		
Hôtel Jct. à Lake Beach.....	0.62		
Y à Hôtel Jct.....	0.14		241.33

TABLEAU "F"—(Suite).

	Distance en milles	Sous- totaux 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			
Jct. Morency à Mont Mills.....	7.05			
Jct. avec N.T.R. près Donnacona à St-Marc.....	18.26			
St-Prosper à Garneau.....	17.98			
Grand'Mère au mille 91.66 subdivision Grand'Mère.....	7.79			
Fresnière à Papineau.....	12.66			
St-Jacques à Rawdon.....	9.00			
Rinfret au mille 28.40. Subdivision Montfort près St-Sauveur.....	14.95			
De Intervale au mille 66.82 Subdivision Montfort.....	9.06			
Y à Joliette.....	0.43			
Y à la Jct. Rinfret.....	0.28			
		102.36		
Joliette à Montréal.....	36.21			
Paradis à St-Jacques.....	6.77			
			42.98	
CHATEAUGUAY & NORTHERN R'Y.				
GREAT NORTHERN R'Y.				
Rivière à Pierre à la Jonction des chemins de fer anciennement GRAND NORD & BASSES LAURENTIDES près Hérouxville (autrefois Ch. de Fer des BASSES LAURENTIDES).....	34.88			
Jct. des ch. de fer anciennement GRAND-NORD & BASSES LAURENTIDES à Garneau près Hérouxville à Garneau.....	5.31			
Garneau à Grand'Mère.....	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 Hu- berdeau (autrefois MONTFORT COLON RY.).....	30.25
	<u>185. 57</u>

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
--	-------

CANADIAN NORTHERN ONTARIO R'Y.

Jct. avec chemin de fer Mount Royal Tunnel & Terminal Co'y au mille 5. 82 subdivision Mont-Royal à Cartier- ville.....	2. 38
Val-Royal à la frontière interprovinciale à Grenville.....	46. 42
Frontière interprovinciale à Fitzroy à la frontière interpro- portage du Fort.....	22. 30
Total du Can. Nor. Ry.....	71. 10
	<u>677. 86</u>
Grand total du Can. National Rys.....	2,897. 43

4.—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.....	25. 33

TABLEAU "F"—(Suite).

5.—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.

	Distance en milles	Sous- totaux en milles	Totaux en milles	Grand total en milles
Montréal—rue McGill à la rue des Sœurs 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 rue Ste-Hélène Montréal-Sud.....	2.51			
Rue Ste-Hélène, Montréal-Sud à la frontière de Montréal-Sud et Longueuil 0.66 M. Opération discontinuée.....	3.25			
Extrémité Est Jct., St-Lambert à M. & S.C. Jct.....	15.33			
St-Césaire à rue St-Charles, Granby.....		23.89		

STANSTEAD SHEFFORD & CHAMBLY RR.

(sous loué des ch. de fer Nationaux)				
Rue St-Charles à Clough Jct., Granby.....	0.33			
Boucle à Granby.....	0.13			
		0.46		

MONTREAL & PROVINCE LINE.

(sous loué des ch. de fer Nationaux)				
Jct. ch de fer Montréal & Southern Counties à St-Césaire.	25.21			
Marieville à Ste-Angèle.....	3.49			
		28.70		
Total de la M. & S.C. Ry.....			53.05*	

*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.) :—

1. — ATLANTIC & NORTH WESTERN R'Y.

Du fleuve St-Laurent à Farnham.....	35.29	
De Brookport à Lennoxville.....	60.09	95.38
INTERNATIONAL R'Y:—		
De Lennoxville jusqu'à la frontière du Maine.....	80.95	80.95 176.33

2. — MONTREAL & ATLANTIC R'Y: (ancienement South Eastern R'y)

De la frontière internationale près d'Abercorn à Farnham Ouest.....	32.52	
De la frontière Internationale près de Missisquoi jusqu'à la frontière Internationale à North Troy.....	10.68	
De Enlauga à Drummondville.....	59.21	102.41
ST. LAWRENCE & LAKE CHAMPLAIN JCT. R'Y: Stanbridge à St-Guillaume.....	60.57	60.57 162.98

3. — JOLIETTE & BRANDON R'Y: (ancienement Montréal & Lac Maskinongé)

De la Jct. du C.P.R. à St-Félix de Valois jusqu'à St- Gabriel de Brandon.....	11.16	11.16
--	-------	-------

4. — QUEBEC, MONTREAL, OTTAWA & OCCIDENTAL:

De Montréal (place Viger) à la frontière Internationale près Broad Street, Ottawa.....	119.20	
Embranchement St-Jérôme (Ste-Thérèse à St-Jérôme).....	13.27	
Embranchement Buckingham (Jct. Buckingham au villa- ge de Buckingham).....	4.30	136.77

5. — LAURENTIAN R'Y:

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

TABLEAU 'F'—(Suite).

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

	Distance en milles	Sous- totaux en milles	Totaux en milles	Grand total en milles
6. ST. EUSTACHE R'Y:				
Embranchement St-Eustache (Ste-Thérèse à St-Eustache)	6.02	.....	6.02	
7.—NORTH SHORE R'Y:				
Québec à la Jct. St-Martin	159.76			
Extension au quai à eau profonde, Québec	0.84	mille		
Embranchement de Berthier (Berthier à Berthierville)	2.08			
Embranchement des Piles (Cap de la Madeleine à Grandes Piles)	27.03			
Embranchement Joliette (Lanoraie à St-Félix de Valois)	16.65			205.52
8.—ONTARIO & QUEBEC R'Y:				
Gare Windsor, Montréal à la frontière d'Ontario	46.68			
Aiguille Mile End au fleuve St-Laurent (pont compris)	8.92			
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	4.45			
Breslay à Outremont	1.29			
Montréal-Ouest à Jct. Nord	1.08			
Montréal-Ouest à Jct. Sud	.96			71.56
9. MONTREAL & OTTAWA R'Y: (ancien Vaudreuil & Prescott)				
De Vaudreuil à la frontière interprovinciale	21.65			
De Mando à Pointe Fortune	6.80			28.45
10.—ORFORD MOUNTAIN R'Y:				
De Windsor Mills à la frontière près de Elkhurst	57.89			57.89

11.—OTTAWA NORTHERN & WESTERN R'Y:

OTTAWA & GATINEAU VALLEY R'Y:—		
De Hull à Maniwaki.....	80.85	
PONTIAC & PACIFIC JCT. R'Y:—		
De Hull à Waltham.....	77.87	158.72

12.—MONTREAL & WESTERN R'Y:

De St-Jérôme à Labelle.....	66.93	66.93
-----------------------------	-------	-------

13.—GLENGARRY & STORMONT R'Y:

De Soulages à la frontière interprovinciale.....	4.72	4.72
--	------	------

14.—LAKE TEMISCAMINGUE COLONIZATION R'Y:

De la frontière Interprovinciale à Mattawa jusqu'à Kipawa.....	44.79	
De Grimmer au Quai de Témiscamingue.....	1.54	46.33

15.—INTERPROVINCIAL & JAMES BAY R'Y:—

De Gendreau à Angliers.....	69.05	
Embranchement Ville-Marie (Gaboury à Ville-Marie)....	7.65	76.70

16.—CAP DE LA MADELEINE R'Y:

De la Jct. du C.P.R. à Cap de la Madeleine à la voie d'évitement du village du Cap de la Madeleine.....	2.44	2.44
(Non compris l'embranchement Wayagamack de 1.85 milles sur l'Île Belle Rive).		

17.—LE CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU NORD:

De Labelle à Mont-Laurier.....	58.17	58.17
--------------------------------	-------	-------

TABLEAU "F"—(Suite).

	Distance en milles	Sous- totaux en milles	Totaux en milles	Grand total en milles
18.—ST. MAURICE VALLEY R'Y:				
De Trois-Rivières à Grand'Mère.....	27.27	27.27	27.27	
19.—CANADIAN PACIFIC R'Y:				
De Staynerville à la carrière De Staynerville.....	3.85			
De Lessard à Bureau.....	3.28			
Boucle aux Trois-Rivières.....				
Embranchement Wolfe Cove (Cadorna au quai de Wolfe Cove).....	1.51		8.64	
20.—HEREFORD R'Y:				
Cookshire à Malvina.....	22.96	22.96	22.96	
21. 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. Har- laka).....	27.49	295.46		
BOSTON & MAINE RAILROAD : MASSAWIPPI VALLEY R'Y:				
(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.				1,676.23

C) NAPIERVILLE JCT. R'Y:	De la ligne frontière à Rouse's Point, N.-Y. à Delson Jct. .	27. 15.	27. 15
D) CANADA & GULF TERMINAL R'Y (ancien Matane & Gaspé):—			
	De Mont-Joli à Matane.	35. 80	38. 10
	De Matane à Hammervill (prolongement)	2. 30	
E) TÉMISCOUATA 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 Valleyfield jusqu'à la ligne frontière, dans la direction de Malone, N.-Y.	20. 04	46. 57
	De Valleyfield à Adirondack Jct.	26. 53	
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 Îles à Clarke City	9. 00.	9. 00

TABLEAU "F"—(Suite).

	Distance en milles	Sous- totaux en milles	Totaux en milles	Grand total en milles
I) THE ROBERVAL AND SAGUENAY RAILWAY COMPANY (Ancien chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!):—				
Gare à pass. Arvida à Port-Alfred (ligne principale).....	20.27			
Rivière Deschêne à Racine (extension).....	3.47			
Gare à pass. Arvida à Kénogami (extension).....	3.2			
Jonction La Brosse à Chicoutimi Le Bassin (embranche- ment). (3.3 M.) ligne abandonnée.				
Jonction Laterrière à Laterrière (embranchement), (6.6 M.) ligne abandonnée.				
Laterrière à Portage des Roches (embranchement), (5.4 M.) ligne abandonnée.				
Port-Alfred à St-Alexis-Grande-Baie (embranchement)...	1.2			
Port-Alfred à Bagotville (embranchement).....	.9			
	29.04			29.04
J) ALMA & JONQUIERE R'Y:—				
De la Jct. Saguenay Power avec le C.N.R. près d'Hébert- ville à Ile Malgine.....	10.30			10.30
K) NIPISSING CENTRAL R'Y (T. & N.O.):—				
De Cheminis à la frontière d'Ontario à Noranda.....	27.00			27.00
L) ASBESTOS & DANVILLE R'Y:				
De Danville à Asbestos (4.6 milles) exploité comme rameau industriel.				
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. 4,862. 43

TABLEAU "F"—(Suite).

	Distance en milles	Sous- totaux en milles	Totaux en milles	Grand total en milles
CHEMINS DE FER MUS PAR L'ÉLECTRICITÉ:				
A) MONTREAL & SOUTHERN COUNTIES RAILWAY (contrôlé et exploité par les Can. Nat. Rys.):			53.05	
B) QUEBEC R'Y LIGHT & POWER CO:				
DIVISION DE MONTMORENCY:—(Ancien Québec, Montmorency & Charlevoix):— De Québec à St-Joachim	30.83			
(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.	29.03			
Lignes de Tramways: Dans les limites du comté de Québec.	8.92			68.78
C) MONTREAL TRAMWAYS CO:				
Ligne principale, voie simple.	289.305			
Voies d'évitement.	4.644 milles			
Embranchements.	2.447 "			
Remises.	22.881 "			
	29.972		319.277	
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 "			
	11.7659		11.7659	

F) THREE RIVERS TRACTION CO.:—(7.65 Ligne abandonnée).

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 Ligne abandonnée).

Total pour chemins de fer mus par l'électricité	480.0129
Grand total pour toutes les voies ferrées	5342.4420

Ministère des Travaux publics,
Québec, le 30 juin 1934.

Le directeur des chemins de fer,
IVAN E. VALLÉE.

CHAPITRE V
PONTS ET CHEMINS À PÉAGE

RAPPORT DU DIRECTEUR

QUÉBEC, le 30 juin 1934

L'honorable M. J.-N. FRANCŒUR, 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 à péage, pour l'exercice 1933-34.

ABOLITION DES PÉAGES

Je me permets, comme par les années passées, de vous référer aux rapports précédents et particulièrement à celui de 1925, où je donnais tous les renseignements voulus concernant les ponts et chemins sur lesquels les péages ont été abolis jusqu'à date.

Ajoutons qu'il n'existe dans cette Province aucun chemin à péage.

PONTS À PÉAGE

Des ponts à péage qui existent actuellement dans cette Province, neuf sont exploités par la Province de Québec dont huit sont sa propriété. Aux ponts Taschereau et Galipeault, entre Vaudreuil et Ste-Anne de Bellevue, via l'Ile Perrot, au pont de Batiscan sur route Québec-Montréal et aux ponts d'Yamaska-Est—Yamaska-Ouest; St-François du Lac-Pierreville et Sorel—St-Joseph sur la route qui conduit de Québec à Montréal, par la rive sud, sont venus s'ajouter, cette année, le pont de Chicoutimi, entre Chicoutimi et Ste-Anne, ouvert au trafic le 6 décembre

1933 et à la perception le 19 mars 1934, et le pont Mgr Ross, entre Gaspé Village et Gaspé Harbour, lequel était la propriété de la Compagnie du Pont de Gaspé mais a été acquis par la Province qui en a pris possession le 1er juin 1934; le neuvième, 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.

IMPOSITION DES PÉAGES SUR LES PONTS

Les péages sur les neuf 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.

PONT DE QUÉBEC

Tarif

Motocyclettes, sans panier.....	\$0.10
Motocyclettes, avec panier.....	0.15
Automobiles (10 passages pour \$2.50).....	0.50
Remorques, excepté celles traînées par une voiture quelconque dont le propriétaire est un cultivateur.....	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

Le privilège d'un retour gratuit, pourvu que ce retour s'effectue le même jour, est accordé à tous les propriétaires de voitures-automobiles, de motocyclettes et d'autobus dont la capacité ne dépasse pas seize passagers.

PONT DE BATISCAN

Tarif

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

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

**PONTS TASCHEREAU, GALIPEAULT, YAMASKA,
SOREL ET ST-FRANÇOIS**

Les taux de péage sur les ponts Taschereau, Galipeault, Yamaska, Sorel et St-François sont les mêmes.

Je donne en conséquence, une seule fois, le tarif qui s'applique sur ces cinq ponts:

Tarif

Automobiles.....	\$0.25
Tracteurs.....	0.20
Motocyclettes.....	0.15
Autobus.....	0.60

Camions:

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

Remorques:

Capacité de 1 tonne et moins.....	0.20
plus de 1 tonne et moins de 2 tonnes.....	0.30
plus de 2 tonnes et moins de 4 tonnes.....	0.45
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. Ces billets sont valables sur n'importe lequel de ces ponts.

De semblables billets à réduction, aux mêmes prix et pour la même quantité, sont aussi accordés aux propriétaires de camions d'une capacité n'excédant pas deux tonnes et portant licence de la province de Québec.

Il est également émis, en faveur du public voyageant de Québec à Montréal et vice-versa, via la Rive Sud, un billet de \$1.00, valable sur les quatre ponts, soit Québec, St-François, Yamaska et Sorel, ou un billet de 75c, valable sur trois de ces ponts, au choix du voyageur.

PONT DE CHICOUTIMI

Tarif

CLASSE I.

Véhicules moteurs:

a. Automobile, 1 passage.....	\$0.50
b. Autobus.....	0.60

CLASSE 2.

A.—Camions:

Capacité de 2 tonnes et moins.....	0.50
Plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes.....	0.70
Plus de 4 tonnes et pas plus de 5 tonnes.....	0.90

B.—Remorques:

Capacité de 2 tonnes et moins.....	0.30
Plus de 2 tonnes et pas plus de 4 tonnes.....	0.50
Plus de 4 tonnes et pas plus de 5 tonnes.....	0.70

Des livrets de 20 passages pour \$7.00 sont vendus aux propriétaires d'automobiles et de camions de pas plus de 2 tonnes.

PONT MONSEIGNEUR ROSS A GASPÉ

Tarif:

Automobiles d'une capacité de 7 passagers, y compris le chauffeur—1 passage.....	\$0.25
Motocyclettes—1 passage.....	0.15
Autobus servant au transport des passagers, y compris le chauffeur.....	0.50
et chaque passager.....	.05
Camions convertis temporairement et permanemment pour le transport de 7 passagers ou plus, y compris le chauffeur.....	.50
et chaque passager.....	.05
Camions—1 tonne et moins—1 passage.....	.25
2 tonnes “ “ 1 “.....	.40
4 “ “ “ 1 “.....	.60
5 “ “ “ 1 “.....	.90
6 “ “ “ 1 “.....	1.00
7 “ “ “ 1 “.....	1.25
plus de 7 tonnes 1 “.....	1.50
Tout autre genre de voitures non spécialement compris dans ce tarif—1 passage.....	.25
Remorques—1 tonne et moins—1 passage.....	.25
2 “ “ “ 1 “.....	.40
4 “ “ “ 1 “.....	.50
5 “ “ “ 1 “.....	.75
Voitures à traction animale:	
Voiture à un cheval—1 passage.....	.25
Voiture à 2 chevaux—1 “.....	.40
Cavaliers—1 passage.....	.25
Animaux libres:—	
Chevaux et mulets (par tête) 1 passage.....	.15
Bestiaux en général “ 1 “.....	.10
Moutons } “ “ 1 “.....	.03
Veaux }	
Cochons }	
Ecoliers (2 passages par jour).....	.05
Voitures traînées par un chien et une chèvre, etc.....	.15
Piétons (1 passage).....	.05

GÉNÉRALITÉS

L'entretien des chemins d'hiver a permis la perception des péages durant toute l'année sur les ponts de Québec, Taschereau, Galipeault et Sorel. Par contre, au pont de Batiscau, la perception a été interrompue le 30 novembre 1933 et reprise le 20 avril 1934; au pont d'Yamaska, la perception a été interrompue le 15 décembre 1933 et reprise le 17 avril 1934; au pont de St-François la perception a été discontinuée le 9 décembre 1933 et reprise le 14 avril 1934.

Le ministère est actuellement à parfaire le pont de l'Ile d'Orléans, qui sera sujet à des taux de péage, lequel sera terminé dans le cours de l'année prochaine.

AUTRES PONTS DE PÉAGES

En outre de ceux qui sont la propriété du gouvernement de Québec, il y a, en cette Province, quelques ponts à péage qui appartiennent à des corporations privées. Nous mentionnons ceux auxquels le gouvernement est intéressé.

PONT DU HAVRE

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

PONT A 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.

PONT HONORÉ MERCIER

Ce pont, érigé sur le St-Laurent entre Ville LaSalle et Caughnawaga, est administré par la Corporation du Pont du Lac St-Louis et le gouvernement de Québec garantit le paiement des déficits annuels.

Il a été ouvert à la circulation le 22 juin dernier. Le tarif qui est en vigueur sur ce pont a été approuvé par le Lieutenant-gouverneur en conseil.

NAVIGATION

Pour les fins de la navigation, certains des ponts à péage du gouvernement de la province comportent des travées mobiles, ainsi à Batis-can, cette travée est à bascule à une volée; à Sorel, travée bascule à deux volées; à Yamaska, travée tournante.

Dans chaque cas, la travée a été ouverte pour le passage des bateaux, saison 1933, comme suit:

	Ouvert pour la		Nombre de fois	
			Jour	Nuit
	Première fois	Dernière fois	7 hrs a.m. à 7 hrs. p.m.	7 hrs p.m. à 7 hrs, a.m
Pont de Batiscan.....	8 juin 1933.....	17 oct. 1933....	2	1
Pont de Sorel.....	8 avril 1933.....	6 déc. 1933....	267	64
Pont d'Yamaska.....	.....	.....	0	0

Humblement soumis,

Le directeur des ponts et chemins à péage,

IVAN-E. VALLÉE.

CHAPITRE VI
AIDE AUX NÉCESSITEUX

RAPPORT DU DIRECTEUR

QUÉBEC, le 30 juin 1934

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 mon rapport annuel sur l'application de la Loi de l'Aide du Chômage, 1933, conformément à l'entente signée le 26 juillet, 1933, entre le gouvernement du Dominion et la province.

Notons immédiatement qu'il n'est pas question ici des entreprises exécutées ou subventionnées directement à même les budgets réguliers des divers départements, et qui ont eu pour effet de remédier pour une bonne part au chômage.

L'entente de 1932 n'autorisait le gouvernement fédéral à contribuer qu'aux secours directs tandis que celle de 1933 pourvoyait, en plus, à une contribution de sa part pour l'exécution de travaux remédiateurs au chômage comme en 1931, mais avec une différence notable quant à son application. L'entente de 1931, en effet, faisait bénéficier et les corporations municipales et la province d'une contribution basée sur le coût total des travaux et qui variait de 25% à 50%, tandis qu'en 1933 la contribution du Gouvernement du Dominion en ce qui concerne les travaux municipaux était limitée au tiers du coût des salaires payés aux personnes nécessiteuses et ne tenait compte ni du coût d'achat des matériaux, non plus que des frais de transport et d'administration, lesquels devaient être laissés à la charge entière des corporations municipales.

Dans le cas des travaux remédiateurs exécutés par la province en vertu de l'entente de 1933, le Gouvernement du Dominion remboursait cinquante centins (\$0.50) par personne nécessiteuse (pour chaque journée de huit heures) lorsqu'il s'agissait de travaux de voirie autres que ceux de la route Trans-Canada; le montant du remboursement ayant été porté à soixante centins (\$0.60) dans ce dernier cas.

Il convient d'ajouter que les autres dépenses occasionnées par de tels travaux demeuraient entièrement à la charge de province.

Il est peut-être bon de noter ici que la plupart des corporations municipales, dont les budgets furent limités durant les trois dernières années, ne purent sous l'entente de 1933 entreprendre de programme défini de travaux remédiateurs et durent recourir, de préférence, à la distribution du secours direct comme étant une charge moins onéreuse. Ces corporations municipales se sont toutefois efforcées, conformément à nos recommandations et aux instructions de notre circulaire ainsi que dans le but de sauvegarder l'effet moral, d'exiger un travail quelconque, d'ordre public, en retour du secours donné.

La contribution fédérale à chaque corporation municipale a été uniformément fixée à 33- $\frac{1}{3}$ % des montants dépensés, soit en salaire aux nécessiteux ou en secours directs sauf pour la distribution effectuée du 1er avril au 31 juillet, 1933, période pendant laquelle la contribution fut la même que celle qui avait été convenue lors de l'entente antérieure pour le mois de mars de la même année.

Dans les territoires non organisés (tous des centres de colonisation) comme dans les corporations municipales sous le contrôle de la Commission Municipale, le coût des dépenses encourues pour venir en aide aux nécessiteux fut partagé également entre les deux gouvernements. Dans ces endroits nous avons, comme par les années passées, et afin d'éviter une double répartition de secours, confié la distribution au ministère de la Colonisation et à la Commission Municipale, lesquels, grâce à leur organisme provincial, furent en mesure de nous apporter l'avantage de leur précieux concours.

Les montants disponibles furent octroyés par l'Exécutif, comme durant les deux années précédentes, d'après les recommandations faites par le Service du Chômage après considération et étude de chacun des cas soumis.

Naturellement, les corporations municipales qui avaient la responsabilité de la distribution du secours direct eurent aussi à justifier leurs demandes en établissant la situation exacte de chômage et en dressant

une liste des personnes reconnues comme nécessiteuses, après enquêtes approfondies et visites à domicile lorsque nécessaire.

A maintes reprises, et à chaque occasion propice, nous avons rappelé aux corporations municipales leurs obligations envers leurs contribuables; obligations qui comportaient entr'autres celle de limiter le secours aux strictes nécessités de la vie et d'éliminer de la liste toute personne ayant suffisamment de ressources pour vivre par elle-même, et ce but ne sera vraiment atteint que si un contrôle sévère est exercé.

En vue de contrôler et de limiter les dépenses aux seules personnes nécessiteuses, tel que spécifié par les termes de l'entente, nous avons d'abord émis les lettres d'instructions annexées à ce rapport et dont l'une (appendice "A") concerne l'application de la loi et ses règlements, et l'autre (appendice "B") la manière de présenter les réclamations ainsi que le nombre et la forme des pièces justificatives jugées nécessaires. Ces lettres d'instructions furent, en outre, expliquées sur les lieux par nos inspecteurs lors de leurs enquêtes auprès des différentes corporations municipales sollicitant de l'aide. Nos inspecteurs furent aussi chargés de vérifier le contrôle exercé par la corporation municipale et d'obtenir, par des observations générales ou par des enquêtes à domicile, tous les renseignements jugés nécessaires, soit pour rejeter une demande que la situation ne légitimait pas, soit pour appuyer nos recommandations auprès de l'Exécutif pour les localités où les conditions existantes justifiaient une contribution de la part des gouvernements.

Les années précédentes, nous avons exigé des corporations municipales distribuant des secours directs qu'elles nous soumettent, chaque mois, une demande d'aide. Cette manière d'agir nous a valu, à coup sûr, un surcroît de travail, mais elle nous a permis de nous renseigner davantage, et de mois en mois, sur les besoins de chaque corporation municipale. Nous n'avons conséquemment pas hésité à adopter cette même méthode en 1933, comme un moyen de réduire au minimum le montant du secours direct.

Tout en exerçant, sans relâche, une surveillance attentive sur l'administration des secours par toutes les corporations municipales, nous avons toujours laissé à ces dernières le soin de préparer elles-mêmes l'échelle de distribution qu'elles désiraient mettre en vigueur; mais nous avons dû, cependant, dans certains cas, d'accord avec chaque intéressé, la faire modifier dans le but de la rendre conforme à l'équité et aussi à une juste économie.

Suivant les termes de l'entente, les corporations municipales qui désiraient distribuer des secours en argent, devaient, au préalable, en ob-

tenir l'autorisation du gouvernement du Dominion par l'entremise du gouvernement provincial; mais il est à noter que ce genre de distribution ne fut permis que dans un nombre restreint de cas.

Tel que mentionné dans mon rapport précédent, nous demeurons convaincus que des trois modes de distribution du secours: en nature, en bons ou en argent, c'est ce dernier qui est encore le plus pratique, particulièrement dans les grands centres, car les deux premiers modes, comme nous l'avons constaté, ont donné naissance à tout autant d'abus. Il ne faut pas oublier que le mode de distribution en argent réduit à un minimum le travail des corporations municipales et de la province, et diminue leurs dépenses de vérification du fait que les documents exigés dans ce cas ne sont pas aussi nombreux que lorsqu'il s'agit d'une distribution en bons ou en nature.

Dès le mois de février dernier, il était facile de prévoir qu'il deviendrait nécessaire d'étendre la durée de l'entente, dont la date d'expiration était le 31 mars, pour pouvoir continuer la distribution des secours directs de même que pour permettre à des corporations municipales de poursuivre l'accomplissement de certains travaux remédiateurs au chômage qu'elles avaient été autorisées à exécuter mais qu'elles avaient été incapables de terminer avant l'expiration du délai accordé par l'entente.

Nous avons fait des représentations, en ce sens, aux autorités fédérales, lesquelles ont consenti à retarder, par étapes successives, la date de l'expiration de l'entente et à considérer les réclamations de secours directs pour les mois d'avril, mai et juin inclusivement, ainsi qu'à accorder une prolongation de délai aux corporations municipales qui étaient en mesure de continuer, à même les montants déjà autorisés, l'exécution de travaux antérieurement approuvés par des conventions particulières sous forme de cédules.

Nous n'avons pas inséré dans le présent rapport, non plus que dans celui de l'an dernier, l'exposé spécifique de l'entente particulière dite du Retour à la Terre destinée, elle aussi, à obvier au chômage, mais nous croyons opportun, cependant, d'en esquisser ici les lignes essentielles.

Cette convention conclue entre le gouvernement fédéral et celui de la province a cessé d'être en vigueur le 31 mars, 1934, mais des représentations ont été faites de part et d'autre pour établir les bases d'une nouvelle entente qui doit être signée prochainement à ce sujet.

La première allouait un montant de six cents dollars (\$600.00) par famille et fixait le déboursé global en faveur de toute famille, au cours de la première année, à cinq cents dollars (\$500.00) au maximum, pour tou-

tes fins comprenant la subsistance et l'établissement; une somme de cent dollars (\$100.00) au minimum étant retenue pour la subsistance, si nécessaire au cours de la deuxième année. Les gouvernements fédéral et provincial ainsi que les municipalités devaient concourir chacun pour un tiers ($\frac{1}{3}$) dans le paiement de ces sommes. Au 30 juin, 1934, neuf cent dix-sept (917) familles, comprenant en tout cinq mille cinq cent vingt (5,520) personnes, avaient bénéficié de cette aide.

Quant au secours qui sera accordé l'an prochain aux chômeurs nécessiteux, la correspondance échangée à ce propos avec le gouvernement du Dominion ainsi que certains renseignements que nous avons déjà, nous laissent présumer qu'une nouvelle entente sera conclue et qu'elle comportera, vraisemblablement, certaines modifications aux conventions actuelles.

Des trois cent douze (312) corporations municipales qui ont aidé leurs chômeurs nécessiteux sous le régime de l'entente de 1933, deux cent soixante-sept (267) n'ont distribué que des secours directs et trente-deux (32) ont exécuté des travaux conjointement avec la distribution de secours directs.

Vous trouverez annexés au présent rapport, comme appendice "C", les tableaux suivants:

Tableau 1.—Municipalités ou missions ayant bénéficié des fonds sous les lois 1930 et 1931, Entente 1932 et Loi 1933.

- " 2.—Montants engagés sous les diverses lois.
- " 3.—Montants payés sous les diverses lois.
- " 4.—Nombre de familles qui ont bénéficié soit des secours directs, soit des travaux sous ces mêmes lois.

D'après la statistique donnée aux tableaux de l'appendice "C", vous constaterez une diminution dans le nombre des nécessiteux mais, par contre, une augmentation du montant des dépenses.

La diminution du nombre des nécessiteux provient d'une légère amélioration dans les conditions et d'une tendance plus sensible vers la normale, tel que prévu dans notre rapport de l'an dernier, et du fait qu'un moins grand nombre de municipalités font la distribution de secours directs et que plusieurs nécessiteux vivent de la charité privée; mais cette diminution n'a cependant pas été strictement proportionnelle

à l'augmentation de l'embauchage dans l'industrie, dans les villes, car c'est la meilleure classe d'ouvriers (ou encore ceux dont le renvoi était le plus récent) qui en a surtout bénéficié, et nombreux sont ceux de cette catégorie qui n'avaient pas épuisé leurs dernières économies et n'étaient pas encore devenus des nécessiteux au sens de la loi.

L'augmentation des dépenses est attribuable, à notre avis, aux facteurs suivants: 1°—augmentation du nombre des cas où des allocations pour abri ont dû être accordées; 2°—distribution plus abondante du combustible et des vêtements par suite d'un hiver exceptionnellement rigoureux; 3°—légère hausse du coût des nécessités de la vie.

Comme par les années passées, nous nous sommes efforcés de suivre les nombreuses instructions des autorités fédérales dans l'examen des cas et dans les décisions à prendre ainsi que dans les réponses à donner aux nombreuses demandes de toute nature résultant d'une telle mesure.

En terminant, nous tenons à remercier notre personnel du Service du Chômage de son bon travail ainsi que les officiers des différents ministères qui ont été appelés à collaborer avec nous dans l'administration et l'application de la loi dite de l'Aide aux Nécessiteux.

Humblement soumis,

Le directeur des secours contre le chômage,

IVAN-E. VALLÉE.

APPENDICE A

PROVINCE DE QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AIDE AUX NÉCESSITEUX 1933-34

Travaux Publics remédiateurs au chômage et dans certains cas secours direct.

INSTRUCTIONS A SUIVRE.—DÉFINITION ET CONDITIONS GÉNÉRALES

1.—*Bénéficiaires:—*

Seules les municipalités où les conditions du chômage sont sérieuses, au point que les dites municipalités ne peuvent subvenir à leurs seuls frais aux besoins de leurs nécessiteux, pourront bénéficier des octrois soit en secours direct ou pour l'exécution de travaux remédiateurs au chômage.

Seules les personnes nécessiteuses, ayant épuisé toutes leurs ressources, peuvent bénéficier des fonds du chômage tel que décrit ci-dessus; et comme le secours direct ne comporte que les nécessités de la vie, la distribution en argent ne sera permise que lorsque nous serons assurés que cette méthode de distribution sera suffisamment contrôlée pour empêcher toutes sortes d'abus, cette autorisation devant recevoir, toutefois, l'approbation des autorités fédérales.

Nous désirons ici mettre les autorités municipales en garde contre le danger qu'il y a pour un échevin ou conseiller de bénéficier des octrois de secours directs ou de travaux.

2. *Procédure concernant les demandes:—*

La demande d'octroi doit être faite, au moyen d'une résolution du Conseil, accompagnée d'une liste certifiée des nécessiteux, contenant le nom des chefs ou soutiens de famille, le nombre de leurs dépendants et les noms des personnes vivant seules.

Lorsque cette demande sera pour des travaux, la dite résolution devra être accompagnée d'un estimé fidèle et détaillé des travaux à faire, en choisissant ceux susceptibles d'employer le plus grand nombre de sans travail nécessiteux, et donnant le coût total de l'entreprise et la partie de ce coût qui sera dépensée en salaire et si possible le nombre de journées de travail et la durée probable des travaux.

Sur réception d'une demande conforme aux instructions ci-dessus, et là où il n'y a pas eu d'enquête récente et où les conditions ne nous sont pas connues, une enquête sera immédiatement faite par un de nos inspecteurs et si les faits rapportés par les autorités municipales sont prouvés et s'ils dénotent des conditions assez sérieuses pour justifier notre intervention, la demande sera, alors, prise en considération et un montant adéquat et justifiable sera fixé. Les municipalités ne devront pas dépasser l'octroi consenti sans avoir au préalable obtenu l'approbation du Ministre des Travaux Publics à Québec.

Et afin de faciliter la tâche d'une audition complète et approfondie, la municipalité doit toujours être en position de permettre l'examen de ses livres et une vérification de la liste des personnes nécessiteuses bénéficiant soit du secours direct, soit des travaux.

Dès la réception de l'avis vous accordant un octroi, vous devez nous expédier une copie de la résolution, par laquelle vous acceptez le dit octroi, aux conditions énoncées dans la présente circulaire. D'ailleurs, l'acceptation de l'octroi sera considérée comme une acceptation des conditions ci-dessus ou de celles qui pourraient être annexées à l'avis.

3.—*Contribution obligatoire:*—

Dans toutes les municipalités organisées, il est expressément convenu que la municipalité doit contribuer pour un tiers du montant total engagé lorsqu'il s'agit de secours direct. Lorsqu'il s'agit de travaux, la contribution maximum des deux gouvernements se limitera aux deux tiers des dépenses en salaires de la main-d'œuvre exclusivement recrutée parmi les personnes nécessiteuses, et toutes les autres dépenses seront aux frais de la municipalité.

4.—*Travaux rémédiateurs:*—

Notre intention étant de favoriser l'organisation de travaux d'ordre public et de nature à fournir de l'emploi aux nécessiteux, nous désirons aviser les personnes intéressées que les secours directs ne seront permis que là où il sera impossible d'organiser de tels travaux ou des travaux en quantité suffisante.

Il est entendu que toutes les conditions, à part la question du salaire traitée ci-après, gouvernant l'administration et la distribution du secours direct s'appliquent également dans le cas de travaux.

5.—*Journée de huit heures et taux de salaires:*—

Une journée maximum de huit heures devra être observée sur les travaux et entreprises exécutés conformément à cette entente et l'échelle de salaires devra être fixée par la municipalité.

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.

Les Gouvernements Fédéral et Provincial désirent qu'il soit bien compris que les municipalités auront droit aux montants autorisés en autant qu'elles y contribuent à même leurs fonds respectifs.

6.—*Frais d'administration:*—

Les autorités municipales défraieront elles-mêmes leurs propres frais d'administration de toute mesure rémédiatrice 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.

Les travaux devront être inaugurés immédiatement après l'approbation des autorités fédérales, mais maintenus sur une moins grande échelle pendant l'été, pour être activés pendant l'hiver, et poursuivis jusqu'à parachèvement ou pas plus tard qu'à la date du 31 mars 1934.

Il est bon de noter, toutefois, que les travaux à caractère confessionnel ne sont pas considérés, sous la présente entente rémédiatrice au chômage, comme des travaux d'ordre public.

7.—*Matériaux, matériel et expropriations:*—

Aucune partie des frais d'expropriation, d'acquisition de terrain, de matériel ou de matériaux, ne sera remboursée par les gouvernements. La part des gouvernements sera calculée sur le montant que représentent les listes de paye sur lesquelles ne doivent apparaître que les noms des chômeurs nécessiteux.

Aucun octroi ne sera accordé pour des entreprises d'ordre privé, même si, grâce à un tel octroi, on fournissait du travail aux chômeurs, et aucun travail comportant un revenu ne sera permis.

Dans l'exécution des travaux faits suivant la présente entente, soit par les cités, villes, municipalités ou entrepreneurs, tous les matériaux, approvisionnements, outils, instruments et machineries de construction devront être de provenance canadienne lorsque disponibles, et les contrats pour travaux devront être adjugés exclusivement à des Canadiens, à des sociétés de construction réellement canadiennes ou à des corporations établies et fonctionnant au Canada antérieurement au 1er janvier 1933.

8.—*Secours direct*:—

Le secours direct ou aide aux nécessiteux n'est, sous un autre nom, que la charité chrétienne en vogue dans notre province depuis les premiers temps de notre histoire, et l'entente actuelle veut tout simplement dire que les gouvernements sont prêts à considérer le paiement des deux tiers des dépenses qu'une municipalité se voit dans la *stricte* obligation de faire pour fournir aux personnes réellement nécessiteuses la nourriture, le vêtement, le chauffage et dans certains cas, l'abri ou leur équivalent après autorisation des autorités provinciales et à la suite d'une approbation par les autorités fédérales; le tout, en quantité suffisante pour empêcher une trop grande misère.

Il est peut-être bon de noter ici que l'Entente avec le gouvernement fédéral ne couvrant que les quatre item ci-dessus, il est inutile de communiquer avec le bureau du chômage relativement aux frais de médecins, achat de remèdes, etc.

Le but de la Loi étant bien compris, il devient évident que la question de l'allégeance politique ou de la croyance religieuse d'un nécessiteux ne peut pas être soulevée, ne doit pour aucune considération être soulevée, et le soussigné désire par la présente aviser formellement les intéressés que toute organisation de comité, ou toute distribution de secours faite sur une base de patronage privera les coupables de la contribution des gouvernements.

9.—*Travail à exiger en retour du secours*:—

En retour du secours donné aux nécessiteux, la municipalité devrait, autant que possible, exiger de ces derniers de l'emploi sur une entreprise d'intérêt public quelconque.

Mais, le secours direct ne comporte pas le paiement des dépenses encourues pour l'achat de matériaux, les frais de charroyage, de transport, d'administration et de surveillance, les salaires des contremaîtres

ou des ouvriers experts non nécessaires. Toutes ces dépenses doivent être supportées par la municipalité seule.

Dans le cas où les dits contremaîtres ou experts seraient réellement des nécessaires, on pourra leur accorder une allocation hebdomadaire suffisante pour leur fournir les nécessités de la vie et basée sur le nombre de leurs dépendants.

10.—*Remarques:—*

Il existe aussi une autre Entente, relative au “Retour à la Terre”, dont l’application a été confiée au Département de la Colonisation, auquel vous devrez vous adresser pour avoir tous les renseignements voulus.

Les règlements ci-dessus, ainsi que ceux donnés ci-après, auront force de loi à partir du 1er avril 1933 et toute infraction à l’une des clauses exposera la municipalité à voir annuler l’octroi. En plus, les personnes coupables de détournement de fonds, de majoration de facture, etc., seront poursuivies devant les tribunaux. Il en sera de même des personnes qui se seront faussement représentées comme nécessaires et auront aussi obtenu du secours sous de faux prétextes. Il est évident, d’après les remarques ci-dessus, que les municipalités ne devront accorder de secours qu’après une enquête sérieuse et approfondie à domicile. Cette enquête est obligatoire, et si, par après, il est prouvé que les représentations qui nous ont été faites ne sont pas conformes aux faits, la municipalité devra rembourser le montant autorisé.

Lorsque les autorités municipales, et en général tous les intéressés, se seront bien pénétrés de l’esprit des instructions ci-dessus et se seront bien rendus compte que c’est en définitive l’enquête des conditions présentes de chômage dans les diverses localités qui fixe le montant de l’octroi, ils éviteront aux contribuables les dépenses inutiles de l’envoi de délégués à Québec.

Sur application, il vous sera aussi fourni une circulaire donnant la manière de préparer les comptes ainsi que les différents item acceptables par nous sous la rubrique nourriture.

IVAN-E. VALLÉE,

*Sous-Ministre et Directeur des Secours
contre le Chômage.*

Québec, Juillet 26, 1933.

APPENDICE B

PROVINCE DE QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AIDE AUX NÉCESSITEUX 1933

INSTRUCTIONS A SUIVRE POUR LA PRÉPARATION ET LA PRÉSENTATION
DES RÉCLAMATIONS EN VERTU DE LA LOI DE 1933.

MESSIEURS,

Les instructions suivantes devront être suivies à la lettre pour toutes les réclamations de secours direct qui nous seront adressées à l'avenir:

a) Il est important d'obtenir de vos fournisseurs vos factures à temps pour vous permettre de nous adresser votre réclamation avant le 10 du mois.

b) Cette réclamation ne doit couvrir que les dépenses du mois précédent.

c) Devra aussi être attachée à la réclamation, une liste, en duplicata, des personnes secourues, donnant les noms des pères ou soutiens de famille, le nombre de leurs dépendants ainsi que les noms des personnes vivant seules.

d) Il est urgent que les réclamations soient complètes mois par mois pour qu'une réclamation ne chevauche pas d'un mois à l'autre. Si, toutefois, une ou plusieurs factures vous parviennent trop tard pour être incluses dans votre réclamation du mois, ces factures ne doivent pas faire partie de votre réclamation pour le mois suivant, mais vous devez en faire une réclamation spéciale en mentionnant le mois correspondant aux factures.

e) Les réclamations devront toutes être accompagnées de notre formule régulière No 23 (état de compte) faite en cinq copies, dont une pour vos filières.

f) Chaque dépense devra être accompagnée de sa pièce justificative, c'est-à-dire l'original de chaque facture et non pas la copie au carbone; mais nous vous suggérons, nous insistons même, pour qu'il n'y ait qu'une seule facture par fournisseur et non une série de petites factures. Remarquez bien qu'il s'agit ici d'une facture du fournisseur à la municipalité et non pas d'une facture de fournisseur au client. Il est entendu, toutefois, que la dite facture du fournisseur à la municipalité devra contenir l'information suivante: la date, une description de l'item, la quantité, le prix unitaire, la qualité ou la marque ainsi que le prix global; et cela pour chaque individu et chaque livraison.

g) Comme par le passé, toutes les réclamations doivent être assermentées et accompagnées de la formule d'affidavit (No 24) préparée à cette fin.

h) Toute distribution en argent devra être accompagnée d'une liste donnant le nom, l'adresse et le nombre des dépendants du nécessiteux bénéficiant de cette distribution, et, vis-à-vis son nom, le bénéficiaire devra signer tout comme cela se fait sur les rôles de paie.

i) Pour bien établir que les bénéficiaires de secours direct sont bien les nécessiteux dont les noms apparaissent sur la liste fournie par la municipalité, il est important que la signature de chaque nécessiteux apparaisse vis-à-vis son nom sur la dite liste qui doit accompagner chaque réclamation.

Les instructions de la présente circulaire couvriront toutes les réclamations pour dépenses encourues en secours direct sous la Loi de 1933, c'est-à-dire pour toutes les dépenses faites après le 31 mars 1933.

*Ministère des Travaux Publics,
Branche du Chômage*

Québec, le 16 mai, 1933.

APPENDICE C

STATISTIQUES GÉNÉRALES

Tableau 1:—

Municipalités ou missions ayant bénéficié des fonds sous les Lois 1930 et 1931, Entente 1932 et Loi 1933.

	Municipalités urbaines	Municipalités rurales	Total
Loi 1930.....	88	1,073	1,161
Loi 1931.....	84	474	558
Entente 1932.....	66	274	340
Loi 1933.....	72	240	312

TABLEAU 2.—Montants engagés pour 1930, 1931, 1932 et 1933.

—	Part du Provincial	Part du Fédéral	Part Municipale	Total
<i>Secours directs:—</i>				
Loi 1930.....	728,829.49	728,429.49	689,504.43	\$ 2,146,763.41
Loi 1931.....	1,140,722.76	1,194,176.41	857,447.51	3,192,346.68
Entente 1932.....	4,201,274.20	4,278,084.27	3,382,578.98	11,861,937.45
Loi 1933.....	5,716,220.48	5,606,870.48	4,494,430.67	15,817,521.63
	11,787,046.93	11,807,560.65	9,423,961.59	33,018,569.17
<i>Travaux:—</i>				
Loi 1930.....	2,949,992.50	2,849,992.50	4,288,615.00	\$ 10,088,600.00
Loi 1931.....	5,059,707.27	4,856,495.24	5,114,242.54	15,030,445.05
Entente 1932.....	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun
Loi 1933.....	x 4,351,498.74	.....	950,209.37	5,301,708.11
	12,361,198.51	7,706,487.74	10,353,066.91	30,420,753.16
Grand total	24,148,245.44	19,514,048.39	19,777,028.50	63,439,322.33

x. Les contributions respectives du Fédéral et du Provincial ne sont pas déterminées dans ce cas-ci.

TABLEAU 3.—Montants payés pour 1930, 1931, 1932, 1933.

—	Part du Pro- vincial	Part du Fédéral	Part Munici- pale	Total
<i>Secours directs:—</i>				
Loi 1930.....	\$ 697,368.60	\$ 706,365.04	\$ 652,851.97	\$ 2,056,585.61
Loi 1931.....	1,129,987.59	1,141,873.09	828,254.36	3,100,115.04
Entente 1932....	4,141,709.27	3,971,852.88	3,341,132.61	11,454,694.76
Loi 1933.....	5,797,140.78	3,578,823.69	3,736,335.61	13,112,300.08
	\$ 11,766,206.24	\$ 9,398,914.70	\$ 8,558,574.55	\$ 29,723,695.49
<i>Travaux:—</i>				
Loi 1930.....	2,867,437.61	2,766,918.61	4,150,396.14	9,784,752.36
Loi 1931.....	4,595,917.48	4,375,031.32	4,325,266.71	13,296,215.51
Entente 1932....	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun
Loi 1933.....	2,128,664.33	427,595.56	106,785.86	2,663,045.75
	\$ 9,592,009.42	\$ 7,569,545.49	\$ 8,582,448.71	\$ 25,744,013.62
Grand total....	\$ 21,358,225.66	\$ 16,968,460.19	\$ 17,141,023.26	\$ 55,467,709.11

On considère que 50% de ce montant a été payé en main-d'œuvre.

TABLEAU 4.—(a) Nombre de familles qui ont bénéficié soit des secours directs, soit des travaux en 1930 et 1931.

1930	1931
154,849	263,637

REMARQUES:—La statistique ci-dessus n'est pas compilée d'après la même base que celles de 1932 ou 1933, celles-ci ayant été modifiées pour nous conformer aux instructions des autorités fédérales.

Par suite de cette nouvelle méthode de compilation, voici les chiffres que nous sommes en mesure de fournir pour quelques mois de l'année.

(b) Secours directs:—

—	Nombre de chefs de famil- les secourus	Nombre de dépendants	Nombre de personnes vi- vant seules	Total des per- sonnes ayant reçu des secours
1932 juin.....	24,026	116,379	5,438	145,843
1932 août.....	38,167	185,447	4,994	228,608
1933 mars.....	82,055	389,977	15,771	487,803
1933 juin.....	69,227	280,596	9,849	359,672
1933 août.....	65,221	261,884	9,694	336,799
1934 mars.....	76,808	280,639	11,495	368,942
1934 juin.....	65,547	239,566	6,495	311,608

Ces statistiques couvrent toute la Province, y compris les grandes villes et pour les mêmes mois, voici les chiffres de certaines de ces grandes villes:

CITÉ DE MONTRÉAL (Population 818,577)

—	Nombre de chefs de famil- les secourus	Nombre de dépendants	Nombre de personnes vi- vant seules	Total des per- sonnes ayant reçu des secours
1932 juin.....	13,824	68,636	4,845	87,305
1932 août.....	25,390	125,433	4,287	155,110
1933 mars.....	46,466	215,399	13,039	274,904
1933 juin.....	43,615	158,146	8,133	209,894
1933 août.....	42,079	151,399	7,844	201,322
1934 mars.....	48,626	152,322	8,607	209,555
1934 juin.....	41,961	129,460	4,718	176,139

CITÉ DE QUÉBEC (Population 130,594)

—	Nombre de chefs de famil- les secourus	Nombre de dépendants	Nombre de personnes vi- vant seules	Total des per- sonnes ayant reçu des secours
1932 juin.....	67	340	Nil	407
1932 août.....	995	5,105	Nil	6,100
1933 mars.....	3,543	19,612	157	23,312
1933 juin.....	2,817	15,248	Nil	18,065
1933 août.....	2,464	12,320	Nil	14,784
1934 mars.....	4,218	17,399	773	22,390
1934 juin.....	3,079	12,897	306	16,282

CITÉ DE VERDUN (Population 60,745)

—	Nombre de chefs de famil- les secourus	Nombre de dépendants	Nombre de personnes vi- vant seules	Total des per- sonnes ayant reçu des secours
1932 juin.....	1,061	4,062	3	5,126
1932 août.....	1,756	6,561	43	8,360
1933 mars.....	3,215	11,149	459	14,823
1933 juin.....	2,479	8,106	313	10,898
1933 août.....	2,541	8,492	368	11,401
1934 mars.....	2,289	6,768	350	9,407
1934 juin.....	1,980	7,644	120	9,744

CITÉ DES TROIS-RIVIERES (Population 35,450)

—	Nombre de chefs de famil- les secourus	Nombre de dépendants	Nombre de personnes vi- vant seules	Total des per- sonnes ayant reçu des secours
1932 juin.....	509	2,691	5	3,205
1932 août.....	1,429	5,805	101	7,335
1933 mars.....	1,696	7,632	328	9,656
1933 juin.....	1,608	6,815	250	8,673
1933 août.....	1,630	6,155	231	8,016
1934 mars.....	1,613	6,622	268	8,503
1934 juin.....	1,368	5,593	226	7,187

CITÉ DE HULL (Population 29,433)

1932 juin.....	625	3,125	25	3,775
1932 août.....	887	4,677	30	5,594
1933 mars.....	1,704	7,188	223	9,115
1933 juin.....	1,754	6,935	205	8,894
1933 août.....	1,379	5,670	179	7,228
1934 mars.....	1,321	5,728	68	7,117
1934 juin.....	1,041	4,365	64	5,470

CITÉ DE SHERBROOKE (Population 28933)

1932 juin.....	570	2,850	20	3,440
1932 août.....	522	2,610	30	3,162
1933 mars.....	854	3,366	164	4,384
1933 juin.....	727	2,965	80	3,772
1933 août.....	534	2,107	65	2,706
1934 mars.....	798	3,080	78	3,956
1934 juin.....	539	2,078	59	2,676

CITÉ DE LACHINE (Population 18,630)

1932 juin.....	Nil	Nil	Nil	Nil
1932 août.....	Nil	Nil	Nil	Nil
1933 mars.....	1,020	4,136	190	5,346
1933 juin.....	949	3,783	172	4,904
1933 août.....	818	3,223	170	4,211
1934 mars.....	1,071	4,271	242	5,584
1934 juin.....	856	3,423	190	4,469

CITÉ DE SHAWINIGAN FALLS (Population 15,345)

—	Nombre de chefs de famil- les secourus	Nombre de dépendants	Nombre de personnes vi- vant seules	Total des per- sonnes ayant reçu des secours
1932 juin.....	504	2,346	34	2,884
1932 août.....	798	3,754	35	4,587
1933 mars.....	1,069	4,999	65	6,133
1933 juin.....	1,051	4,944	73	6,068
1933 août.....	984	4,586	68	5,638
1934 mars.....	835	3,890	61	4,786
1934 juin.....	791	3,533	69	4,393

CITÉ DE CHICOUTIMI (Population 11,877)

1932 juin.....	1,127	6,218	160	7,505
1932 août.....	1,034	5,332	183	6,549
1933 mars.....	1,138	5,474	182	6,794
1933 juin.....	1,123	5,428	107	6,658
1933 août.....	1,227	6,067	241	7,535
1934 mars.....	1,277	6,193	213	7,683
1934 juin.....	1,241	5,979	286	7,506

REMARQUE:—Les populations données ci-dessus, sont celles du recensement de 1931, d'après l'Annuaire-Statistique de Québec 1933.

(c) *Travaux*:—

—	Nombre d'individus ayant bénéficié des tra- vaux remédiateurs	Nombre de dépen- dants de ces indi- vidus	Total des person- nes secourues
Loi 1930 :	Voir tableau 4A		
" 1931 :	" " "		
Entente 1932 :	Pas de travaux remédia- teurs sous l'entente 1932.		
Loi 1933 :			
1933 août.....	9,433	45,700	55,133
1933 mars.....	18,440	85,375	101,815
1934 juin.....	986	3,771	4,757

CHAPITRE VII

REVENUS ET DÉPENSES

RAPPORT DU COMPTABLE

ÉTAT des revenus du ministère des Travaux Publics, depuis le 1er juillet, 1933, jusqu'au 30 juin 1934.

REVENUS

Taxes et Licences:		
Loi de la prévention des incendies S.R.Q., 1925, c. 180: $\frac{1}{4}$ de 1 % des primes d'assurance feu		\$ 27,322.04
Ponts de péages: (Coût de l'entretien déduit):		
Batiscan	\$ 37,349.15	
Taschereau	49,261.32	
Galipeault	55,826.52	
Québec	6,640.45	
St-François	1,128.97	
Yamaska	829.57	
Sorel	4,254.87	
Chicoutimi (19 mars au 30 juin 1934)	1,088.32	
Gaspé (1er au 30 juin 1934)	858.24	
		157,237.41
Intérêts:		
Bell Telephone Company (re—balance prix de vente immeuble, rue Belmont, Montréal		13,850.00
Vente de Matériel, etc.:		
Divers		672.85
Loyers:		
Château-Frontenac, Québec, 1er janvier 1933 au 1er janvier 1934	760.60	
Montreal Tramways' Co.	100.00	
Garage, rue Belmont, Montréal	53.00	
Immeubles, rues Conroy, St-Amable et St-Augustin, Québec	728.00	
		1,641.60
Bell Telephone Company:		
Loyer pour attache de câble au pont à Montmorency, du 1er décembre 1933 au 30 novembre 1934		1.00
Bell Telephone Company of Canada:		
Loyer pour câble sous-marin attaché au pont de Batiscan, du 1er janvier 1934 au 31 décembre 1934		10.00
A reporter		200,734.90

**ÉTAT des revenus du ministère des Travaux publics depuis le 1er juillet
1933 jusqu'au 30 juin 1934**

REVENUS—(Suite)

Reporté.....	200,734.90
Bell Telephone Company of Canada:	
Loyer pour attache du câble au pont sur la rivière St-François, entre village de St-François-du-Lac et Pierreville, du 1er jan- vier 1934 au 31 décembre 1934.....	10.00
Bell Telephone Company of Canada:	
Loyer pour attache du câble au pont sur la rivière Gatineau, entre Pointe-Gatineau et Hull, du 1er janvier 1934 au 31 décembre 1934.....	1.00
Compagnie de Téléphone de Yamaska:	
Loyer pour attache de câble au pont, rivière St-François, entre village St-François-du-Lac et Pierreville, au 2 janvier 1934..	10.00
W. Thomas, Limited:	
Loyer pour espace de terrain sur la rue Queen près du pont de Sorel, au 15 mai 1935.....	25.00
Cité de Montréal:	
Loyer de terrain entre le Palais de Justice et l'Hôtel de Ville, vis-à-vis la Colonne Nelson, au 30 juin 1933.....	1.00
Cité de St-Hyacinthe:	
Loyer de terrain près du Palais de Justice au 1er mai 1933...	1.00
Quebec Lawn Tennis Club:	
Loyer de terrain près de la porte rue St-Louis (2 ans au 30 juin 1934).....	2.00
Total.....	\$200,784.90

**ÉTAT des dépenses du ministère des Travaux publics, depuis le 1er
juillet 1933 jusqu'au 30 juin 1934**

DÉPENSES BUDGETAIRES

Entretien des Édifices publics en général:		
Entretien des édifices de la Législature et des départements.....	\$ 360,115.95	
Spencer-Wood.....	71,905.89	
Les Serres du Parlement.....	34,041.81	
Café du Parlement.....	10,623.67	
Musée Provincial, Québec.....	33,166.28	
Édifice de la Commission des accidents du Travail, Québec.....	1.95	
Édifice de l'Agriculture.....	34,767.40	
École des Beaux-Arts, Québec.....	478.60	
École des Arts Domestiques, Québec.....	546.74	
École des Beaux-Arts, Montréal.....	1,344.00	
		546,992.29
Nettoyage.....	106,000.00	
Assurances des édifices publics en général.....	10,436.43	
Taxes d'eau sur les édifices parlementaires.....	19,296.85	
Inspections et explorations.....	25,376.71	
Bureau de Poste, Parlement, Québec.....	4,969.02	
Écoles Normales, entretien et réparations.....	12,993.26	
Ponts-Routes.....	449,998.23	
Entretien des bureaux du gouvernement, Montréal.....	44,986.85	
Loi préventive des incendies.....	207,417.71	
Abolition des barrières de péages dans la cité des Trois-Rivières (5 Geo. V, ch. 10).....	4,583.33	
		886,058.39
A reporter.....		1,433,050.68

**ÉTAT des dépenses du ministère des Travaux publics, depuis le 1er
juillet 1933 jusqu'au 30 juin 1934**

District	Chef-lieu		
Palais de Justice et Prisons, entretien et réparations:	Reporté.....		1,433,050.68
Iles-de-la-Madeleine.....	Amherst.....	44.36	
Abitibi.....	Amos.....	120.05	
Arthabaska.....	Arthabaska.....	11,948.60	
Beauce.....	St-Joseph.....	1,162.05	
Pontiac.....	Campbell's Bay.....	686.30	
Chicoutimi.....	Chicoutimi.....	632.00	
Hull.....	Hull.....	567.65	
Joliette.....	Joliette.....	564.57	
Saguenay.....	La Malbaie.....	799.00	
Montcalm.....	Mont-Laurier.....	501.06	
Montmagny.....	Montmagny.....	268.02	
Montréal.....	Montréal, Palais de Justice.....	17,538.43	
Montréal.....	Montréal, La Morgue.....	95.95	
Gaspé.....	New-Carlisle.....	1,472.98	
Nicolet.....	Nicolet.....	56.00	
Gaspé.....	Percé.....	500.00	
Québec.....	Québec, Palais de Justice.....	11,345.25	
Rimouski.....	Rimouski.....	232.02	
Kamouraska.....	Rivière-du-Loup.....	1,273.47	
Roberval.....	Roberval.....	89.18	
St-François.....	Sherbrooke, Palais de Justice.....	5,198.68	
Richelieu.....	Sorel.....	445.30	
Bedford.....	Sweetsburg.....	190.21	
St-Hyacinthe.....	St-Hyacinthe.....	205.30	
Iberville.....	St-Jean.....	363.87	
Terrebonne.....	St-Jérôme.....	660.76	
Terrebonne.....	St-Scholastique.....	50.00	
Trois-Rivières.....	Trois-Rivières, Palais de Just.....	460.61	
Beauharnois.....	Valleyfield.....	21,005.75	
Prison de Montréal.....		1,049.62	
Prison de Québec (hommes).....		9,780.69	
Prison de Québec (femmes).....		2,622.48	
Prison de Sherbrooke.....		10,066.10	101,996.31
Palais de Justice et Prisons, assurance.....		15,341.93	
Palais de Justice de Montréal, prépara- tion de plans.....		15,000.00	30,341.93
Total.....			1,565,388.92

ÉTAT des dépenses du ministère des Travaux publics, depuis le 1er juillet 1933 jusqu'au 30 juin 1934.

DÉPENSES STATUTAIRES

Subventions re:—		
Pont Montréal-Longueuil.....	\$150,000.00	
Pont à Grand'Mère, rivière St-Maurice.....	5,116.21	155,116.21
Acquisition Pont de Gaspé.....		760,782.10
Construction :—		
Les Grands Ponts.....	902,190.33	
Palais de justice Villemarie.....	11,580.72	913,771.05
Ameublement:—		
Palais de Justice, Québec.....	7,741.84	
Musée Provincial, Québec.....	7,000.00	
		14,741.84
		1,844,411.20

Le Comptable,

ARTHUR GAGNON

Ministère des Travaux Publics,
Québec, 30 juin 1934.

CHAPITRE VII

ASSURANCES DU GOUVERNEMENT CONTRE LES INCENDIES

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL ET PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS

RAPPORT DU COMPTABLE

ASSURANCES DES ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL

NOM DES ÉDIFICES	Sur édifice	Sur ameublement	Dépenses	Totaux	Échéance
<i>A Montréal:</i>	\$	\$	\$	\$	
École Normale McGill comprenant ateliers, classes, allonges et annexes, rue Belmont, maintenant occupée par le Refuge Catholique. La propriété connue sous le nom de bureaux du gouvernement occupant le carré compris entre les rues Notre-Dame, St-Gabriel et St-Jacques.	45,000.00	3,000.00	.....	48,000.00	1er mai 1935
École Normale Jacques-Cartier y compris nouvelles bâtisses et dépenses.	291,600.00	27,400.00	.....	319,000.00	"
.....	85,000.00	20,000.00	500.00	105,500.00	"
<i>St-Hyacinthe:</i>					
École Industrie Laitière.	40,000.00	13,000.00	7,000.00	60,000.00	"
École Industrie Laitière (Maison du fermier).	2,000.00	.....	.....	2,000.00	"
<i>Québec:</i>					
École Normale Laval, Chemin Ste-Foye, y compris nouvelles bâtisses et dépenses.	95,000.00	20,000.00	.....	115,000.00	"
Serres du Gouvernement, avenue Dufferin.	12,000.00	.....	.....	12,000.00	"
École des Arts, rue St-Joachim.	60,000.00	15,000.00	.....	75,000.00	"
Serres de Spencer Wood, Sillery.	10,000.00	.....	.....	10,000.00	"
Spencer Wood, Sillery: Château, dépenses 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	"
Hôtel du Gouvernement.	800,000.00	200,000.00	.....	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	"
<i>A reporter.</i>	1,520,600.00	415,400.00	37,500.00	1,973,500.00	.....

ASSURANCES DES ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL—Suite

NOM DES ÉDIFICES	Sur édifice	Sur ameublement	Dépenses	Totaux	Echéance
<i>Québec:—(Suite):</i>					
Reporté.....	\$ 1,520,600.00	\$ 415,400.00	\$ 37,500.00	\$ 1,973,500.00	.....
Restaurant.....	.....	5,000.00	.....	5,000.00	1er mai 1937
Ameublement, 231, St-Paul, Québec.....	.....	6,000.00	.....	6,000.00	" " 1935
Bouilloires (Musée).....	20,000.00	.....	.....	20,000.00	29 janv. 1935
Bouilloires (Nouvel édifice).....	50,000.00	.....	.....	50,000.00	12 nov. 1935
Bouilloires, Hôtel du Gouvernement.....	25,000.00	.....	.....	25,000.00	1er mai 1937
Laboratoire, Hôtel du Gouvernement.....	.....	5,000.00	.....	5,000.00	1er mai 1935
Ameublement, 96, rue St-Jacques, Montréal.....	.....	6,000.00	.....	6,000.00	" " "
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. 114, St-Augustin, Québec.....	8,000.00	.....	.....	8,000.00	" " "
Coin des rues St-Amable et St-Augustin, Québec.....	6,000.00	.....	.....	6,000.00	15 avril 1935
Coin des rues St-Amable et Conroy, Québec.....	2,000.00	.....	.....	2,000.00	1er mai 1935
25-27, Conroy, Québec.....	2,000.00	.....	.....	2,000.00	20 avril 1935
Comm. des Accidents du Travail, Québec.....	70,000.00	18,000.00	.....	88,000.00	1er mai 1935
51, rue Conroy.....	5,000.00	.....	.....	5,000.00	1er mai 1937
6, St-Amable et 146½, St-Augustin.....	2,000.00	.....	.....	2,000.00	23 sept. 1935
19-23, Conroy.....	5,000.00	.....	.....	5,000.00	1er mai 1937
Grand Total.....	\$ 1,745,600.00	\$ 464,400.00	\$ 37,500.00	\$ 2,247,500.00	.....

ASSURANCES DES PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS

NOM DES ÉDIFICES	Sur édifice	Sur ameublement	Dépenses	Totaux	Échéance
	\$	\$	\$	\$	1er mai 1935
Prison de Québec.....	25,000.00	6,000.00	1,500.00	32,500.00	"
Prison de Québec, (maison du géolier).....	800.00	.....	.....	800.00	"
Palais de Justice de Québec.....	19,500.00	1,000.00	.....	20,500.00	"
Iles-de-la-Madeleine.....	10,000.00	500.00	.....	10,500.00	"
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.....	50,000.00	1,000.00	400.00	51,400.00	"
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	"
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.....	35,000.00	800.00	400.00	36,200.00	"
St-Scholastique.....	15,000.00	.....	400.00	15,400.00	"
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	"
A reporter.....	906,300.00	107,000.00	5,500.00	1,018,800.00	.....

ASSURANCES DES PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS—*Suite.*

NOM DES ÉDIFICES	Sur édifice	Sur ameublement	Dépenses	Totaux	Échéance
Reporté.....	\$ 906,300.00	\$ 107,000.00	\$ 5,500.00	\$ 1,018,800.00	.....
Palais de Justice de Trois-Rivières.....	115,000.00	10,000.00	.....	125,000.00	1er mai 1935
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.....	30,000.00	500.00	500.00	31,000.00	"
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	"
Palais de Justice et Prison de Joliette.....	50,000.00	2,600.00	400.00	53,000.00	"
Palais de Justice de Nicolet.....	15,000.00	2,500.00	.....	17,500.00	"
Maison du Chapelain, Bordeaux.....	5,000.00	.....	.....	5,000.00	"
La Morgue, 43 St-Vincent, Montréal.....	25,000.00	45,000.00	200.00	70,000.00	"
Maison du Gouverneur, Bordeaux.....	5,000.00	.....	.....	5,200.00	"
Palais de Justice, Montréal, nouvelle annexe.....	.....	100,000.00	.....	100,000.00	"
Palais de Justice, Montréal, ancienne bâtisse.....	480,000.00	.....	.....	480,000.00	"
Prison Chicoutimi.....	110,000.00	5,000.00	.....	115,000.00	18 déc. 1935
Palais de Justice, Ville-Marie.....	10,000.00	8,000.00	.....	18,000.00	1er nov. 1935
Bouilloires, prison des femmes.....	10,000.00	.....	.....	10,000.00	29 janv. 1935
Bouilloires, Palais de Justice, Québec.....	25,000.00	.....	.....	25,000.00	1er mai 1937
Bouilloires, Bordeaux.....	50,000.00	.....	.....	50,000.00	29 janv. 1935
Totaux.....	2,026,300.00	307,900.00	7,900.00	2,342,100.00	.....

Ministère des Travaux publics,

Québec, le 30 juin, 1934.

Le comptable,

ARTHUR GAGNON

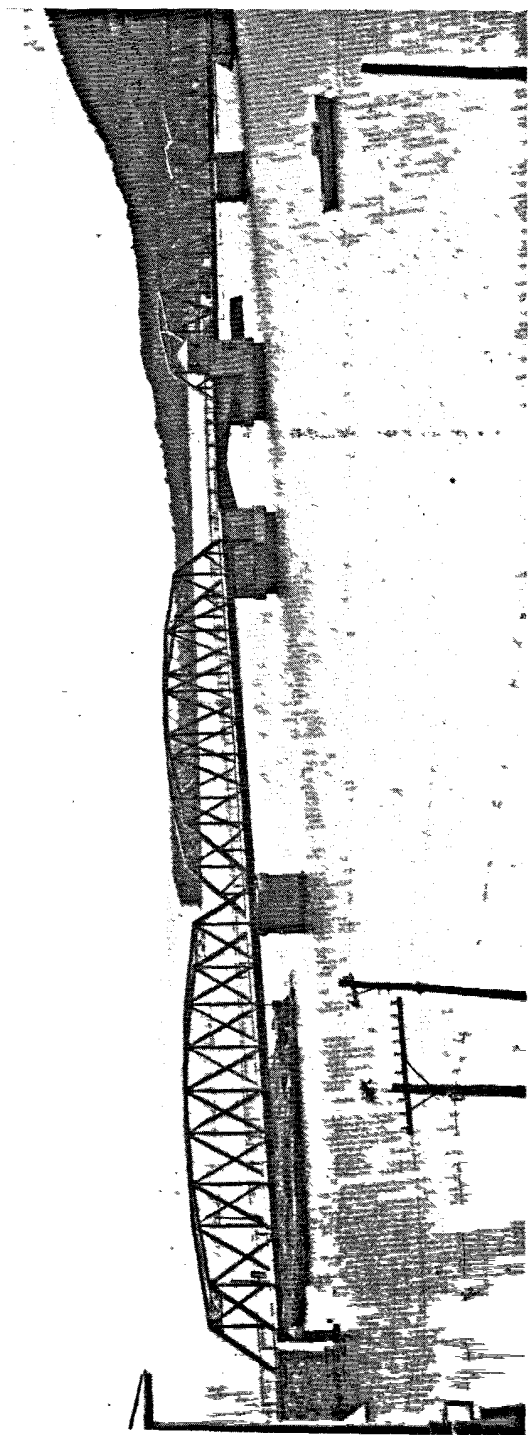


FIG. 7.—PONT DU BASSIN DE GASPÉ.—Ce pont en acier comprend deux travées de 156 pieds, deux de 176 pieds et une travée à bascule double de 108 pieds actionnée par l'électricité. L'excavation pour les piliers a été pratiquée à l'intérieur de caissons pneumatiques. La voie charretière a une largeur de 20 pieds avec trottoir extérieur de 4 pieds et six pouces d'un côté. Ouvert à la circulation en octobre 1932.

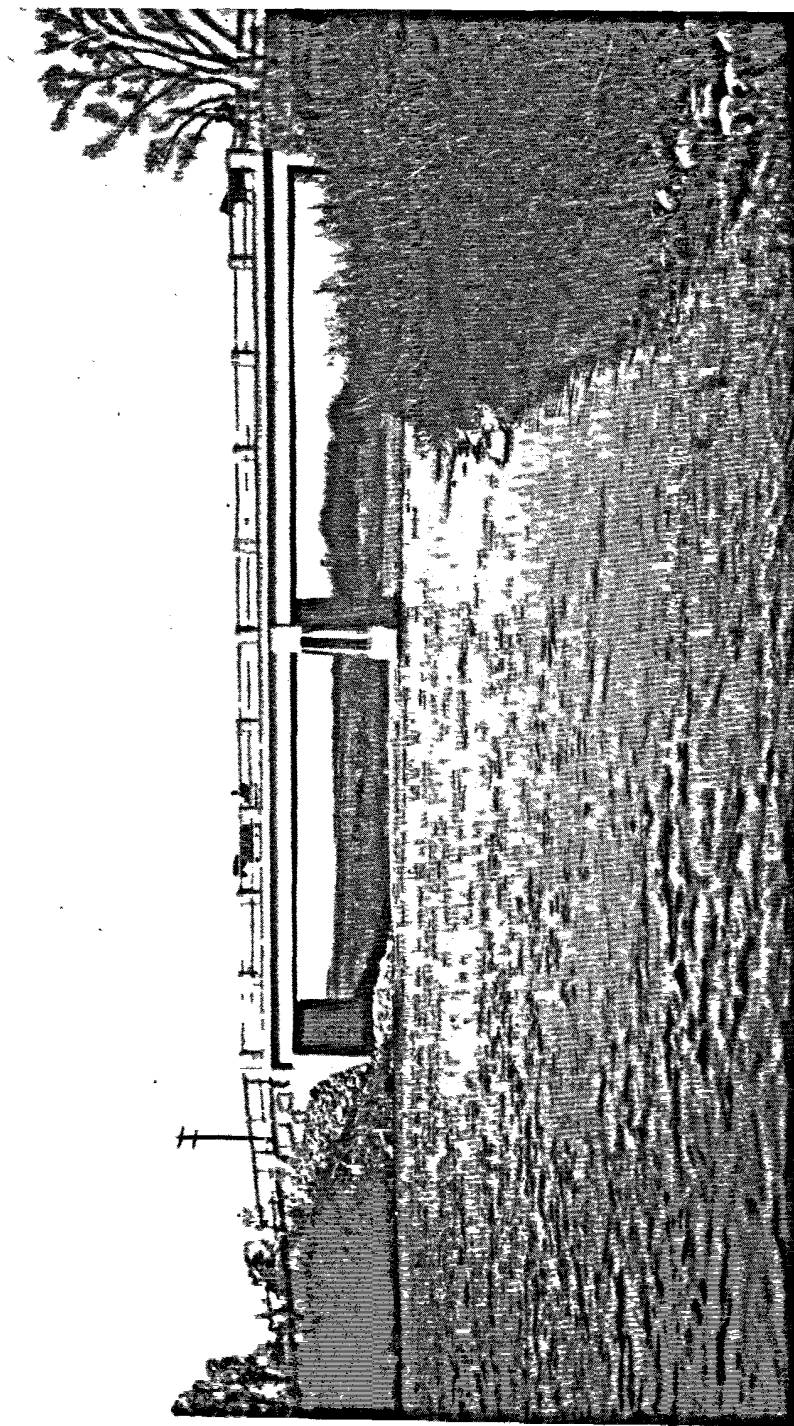


FIG. 8.—PONT "GARAND" SUR LA RIVIÈRE DU LOUP A STE-VICTOIRE, COMTÉ ARTHABASKA.—Tablier en béton armé et poutres en acier sur substruction en béton. Deux travées formant une longueur totale de 118 pieds et 6 pouces. Voie charretière de 18 pieds de largeur. Construit en 1933.

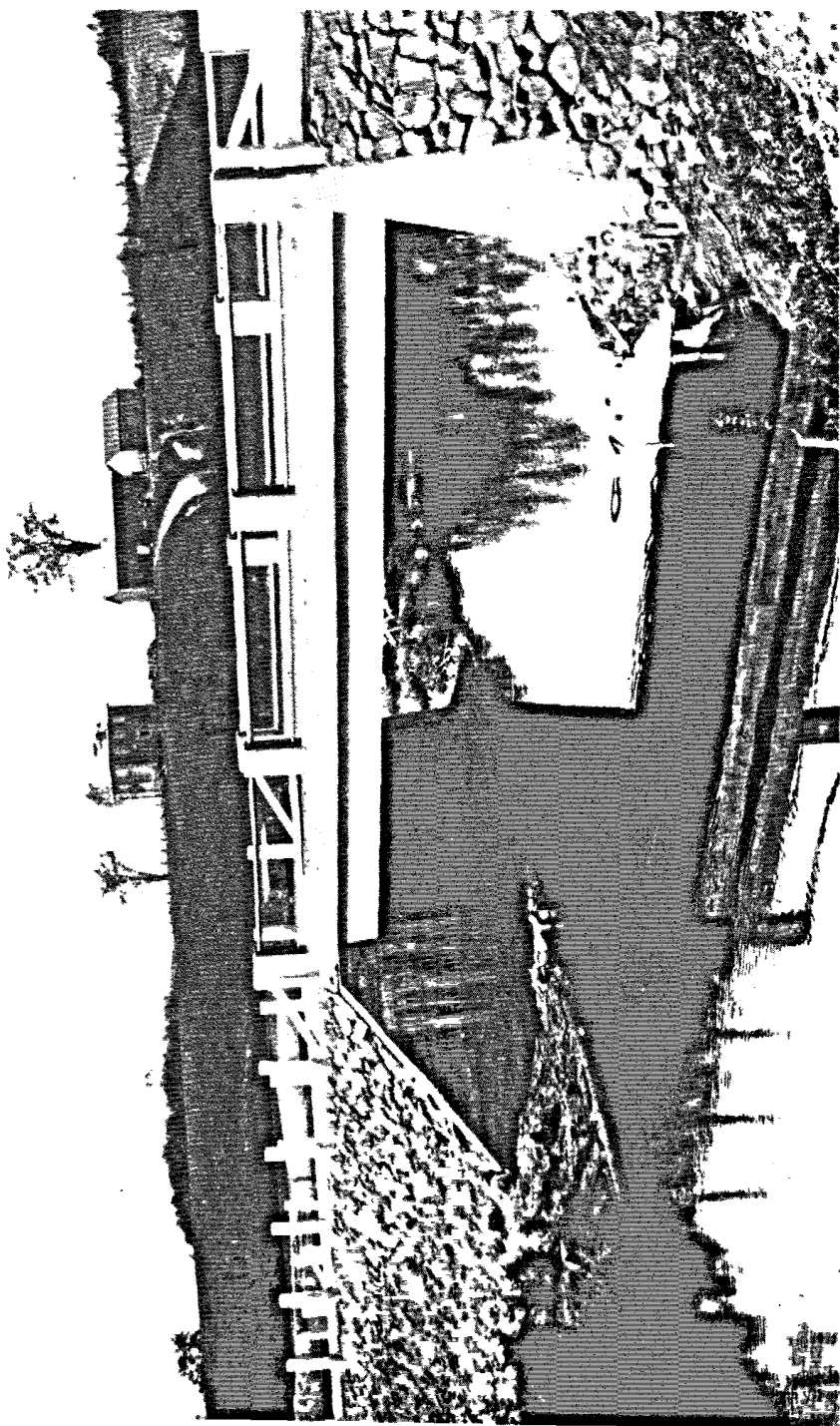


FIG. 9. PONT "LANE" SUR LA RIVIÈRE ROUGE A RAWDON, COMTÉ MONTCALM.—Ce pont est formé d'une travée de 45 pieds de portée et est constitué par une dalle en béton armé supportée par des poutres métalliques reposant sur deux culées en béton. Sa largeur de voie charretière est de 18 pieds et il a été construit en 1933.

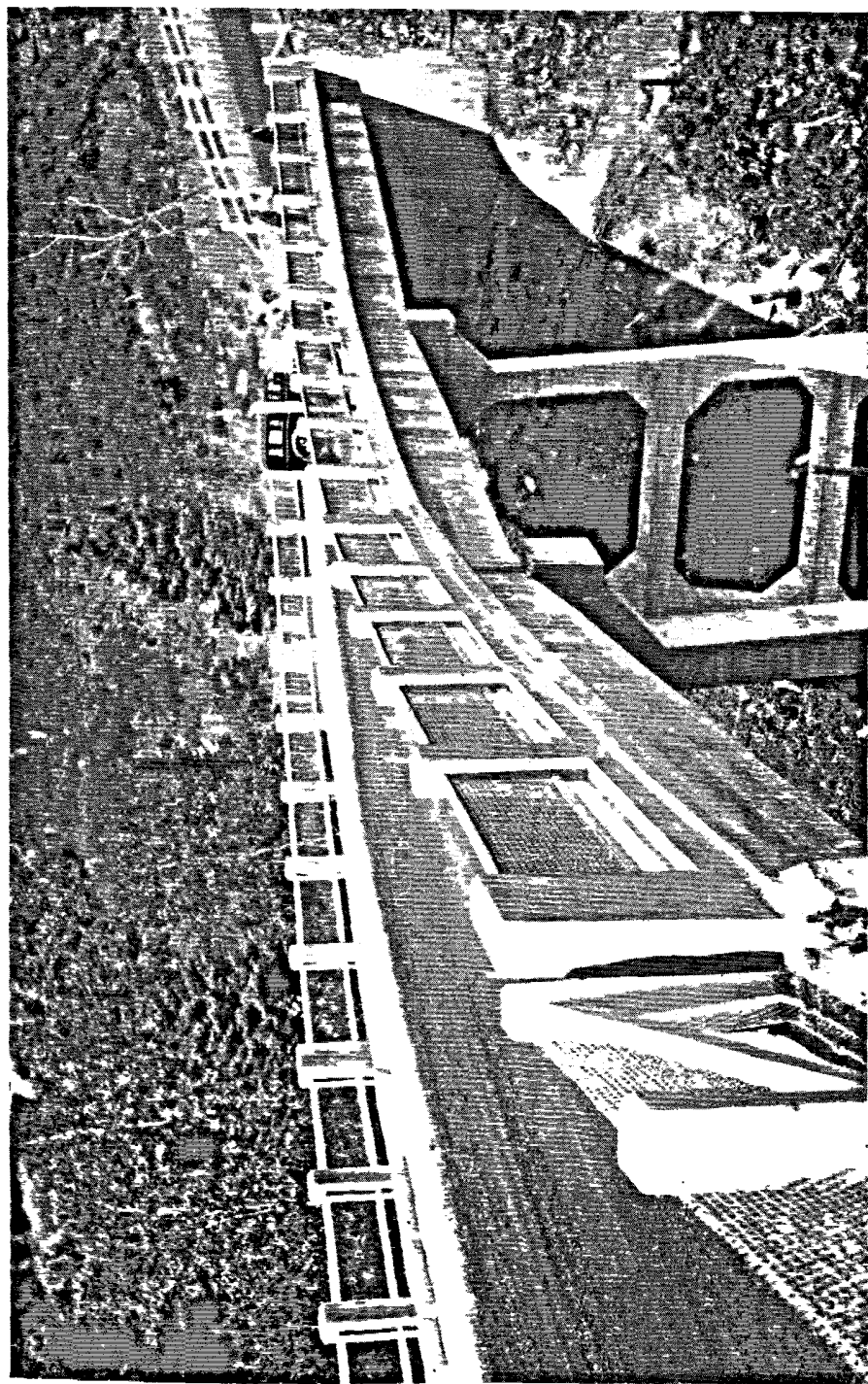


FIG. 10.—PONT SUR LE GROS RUISSEAU ENTRE ST-IRÉNÉE ET LA MALBAIE, COMTÉ CHARLEVOIX. (ROUTE BAIE ST-PAUL—LA MALBAIE VIA ST-IRÉNÉE).—Longueur 161 pieds, composé de trois travées, avec tablier en béton armé reposant sur deux culées en béton et deux chevalets en béton armé. Largeur de la voie charretière 20 pieds. Construit en 1931. Ce pont offre la particularité qu'il est en courbe.

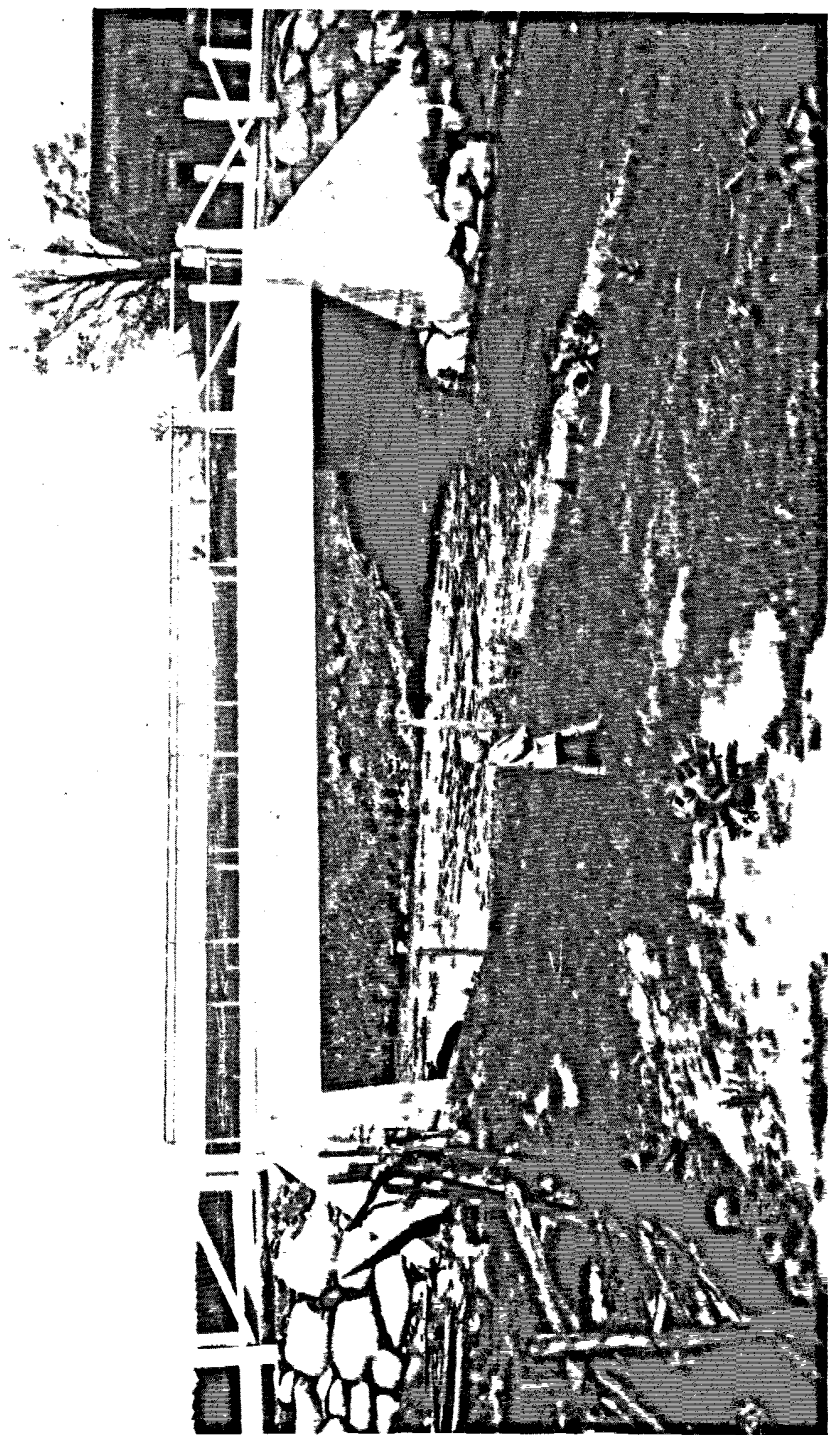


FIG. 11.—PONT SUR LA RIVIÈRE BEAUDET, BRANCHE EST, A STE-APOLLINAIRE, COMTÉ LOTBINIÈRE. SITE RANG PRAIRIE BRULÉE.—Ce pont est formé d'une travée de 37 pieds de portée et est constitué par une dalle en béton armé supportée par des poutres métalliques reposant sur deux culées en béton. Largeur de la voie charretière 18 pieds. Construit en 1931.

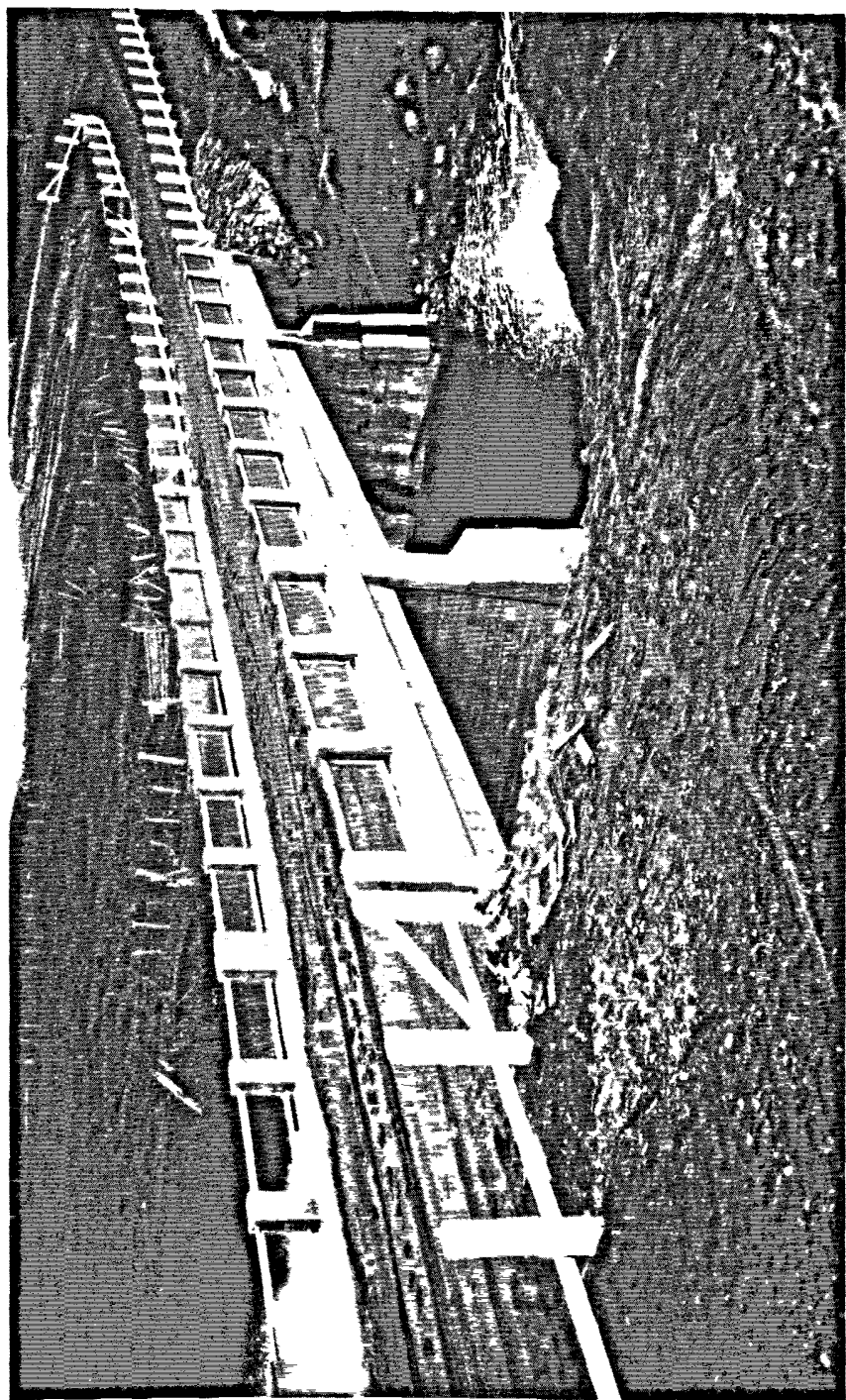
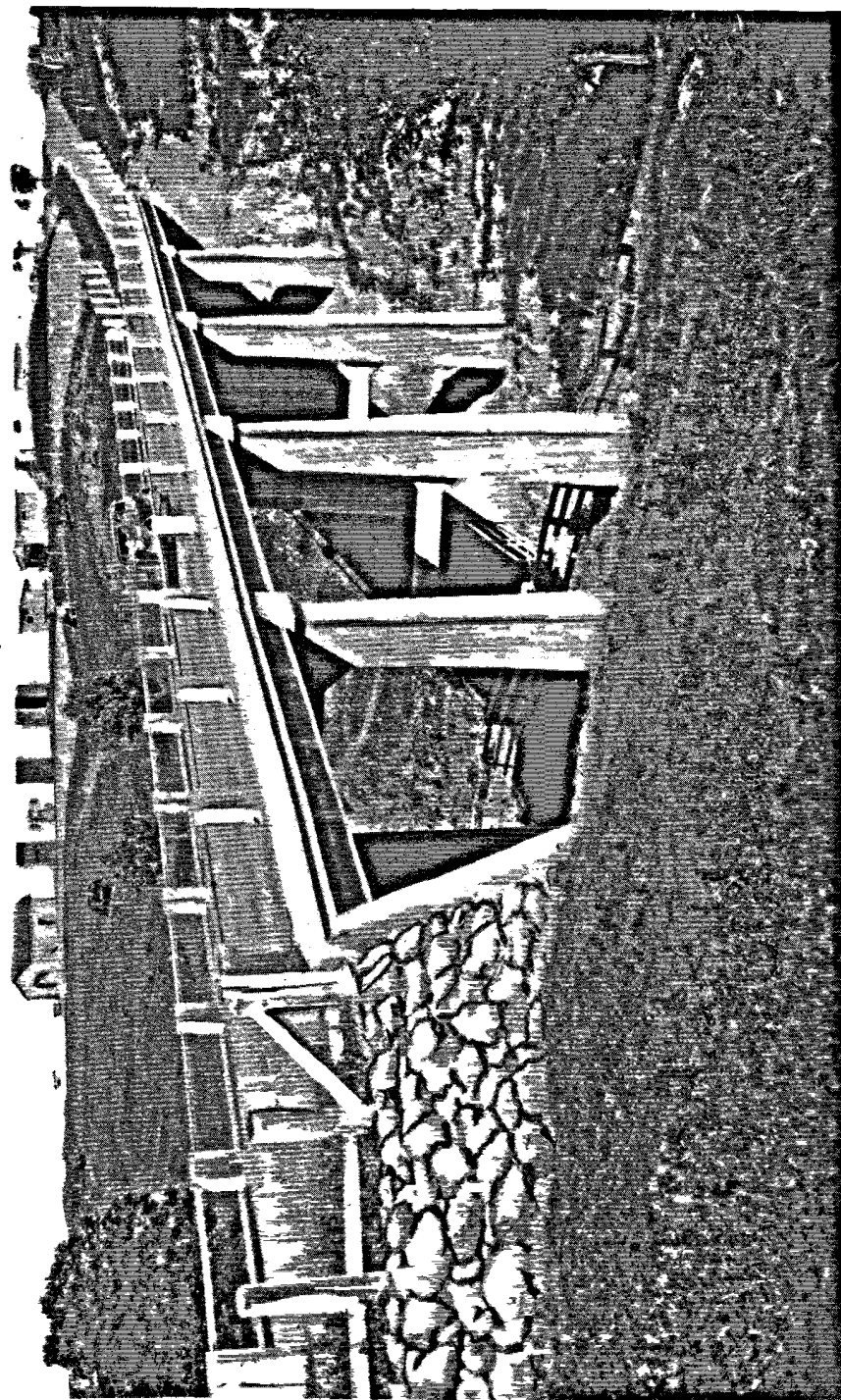


FIG. 12.—PONT "BLAIS" SUR LA RIVIÈRE SHAWINIGAN A ST-MATHIEU, COMTÉ ST-MAURICE.—(ROUTE RELIANT ST-MATHIEU A SHAWINIGAN).—Tablier en béton armé sur substruction en béton. Trois travées formant une longueur totale de 107 pieds. Voie charretière de 20 pieds de largeur. Construit en 1933.



FIG, 13.—PONT "DE LA CÔTE A JOLY" SUR LA RIVIÈRE CHICOT A ST-CUTHBERT, COMTÉ BERTHIER.—Tablier en béton armé et poutres en acier sur substruction en béton. Cinq travées formant une longueur totale de 201 pieds. Voie charretière de 18 pieds de largeur. Construit en 1931.



FIG. 14.—PONT "DE LA FROMAGERIE" SUR LE RUISSEAU BOIS BLANC A ST-JUSTIN, COMTE MASKINONGE.—Tablier en béton armé sur substruction en béton. Trois travées formant une longueur totale de 87 pieds. Largeur de la voie charretière 18 pieds. Construit en 1933.

