

charriots de ravitaillement, machines de siège, catapultes, béliers, etc., fut la cause première de la construction de ces routes. Elles furent ensuite entretenues par les besoins du commerce qui s'établit bientôt entre Rome et ses possessions les plus lointaines.

Les rues des villes de l'empire romain étaient pavées de larges dalles, généralement de forme régulière, et de la pierre que fournissaient les carrières environnantes, granit, grès, marbre, ardoise, etc.

L'invasion des barbares, en morcelant l'empire romain et en détruisant l'unité politique, rompit en même temps les communications avec le centre de l'empire et fit négliger l'entretien des routes. Pendant le moyen âge et jusqu'aux croisades, chacun vivant chez soi sans s'occuper de ses voisins autrement que pour se garantir contre leurs attaques, on comprend que les seigneurs s'occupassent fort peu de la bonne tenue des chemins. L'on ne voyageait alors qu'à cheval, dans la campagne et en chaises à porteur dans les villes.

La première croisade composée d'une foule hétérogène de cavaliers et de piétons, traînant après eux leurs familles et leurs serviteurs, ayant pris la voie de terre pour arriver en Palestine, mit plusieurs années à faire le trajet.

Mais à partir de ce moment, on voyagea davantage; le commerce commença à se développer; l'art militaire commença à sortir de la barbarie; on se préoccupa des communications de pays à pays, de province à province et de ville à ville. On jeta des ponts sur les rivières, on traça des routes, on nivela les rugosités du terrain, mais ce ne fut que bien longtemps après, à la veille de la révolution française, que l'on commença à chercher un moyen économique de donner aux chaussées des routes une surface résistante ne s'effondrant pas en ornières sous la première charge passant après une pluie prolongée.

C'est en 1764, autant qu'on a pu l'établir, que les premiers pavages en pierre cassée furent employés en France. Dans les premières années de notre siècle, Telford & Mac Adam introduisirent chacun un système de pavage en pierre cassée en Angleterre. Telford faisait une fondation de pierre brute sur laquelle il établissait une superstructure de pierre cassée. Mac Adam négligea cette fondation, prétendant que le sous-sol, si mauvais qu'il fût, pouvait supporter n'importe quelle charge,

pourvu qu'il fût conservé à sec par une superstructure imperméable. Il établit donc directement sur le sol une épaisse couche de pierre cassée, en ayant soin de donner à la chaussée une convexité suffisante pour que les eaux de pluie s'écoulassent dans les rigoles creusées de chaque côté, sans avoir le temps de pénétrer à travers la couche de pierre cassée; cette couche devenant, d'ailleurs, à l'usage, homogène, dure et presque imperméable.

C'est son système qui a prévalu en Europe et il a donné son nom au "macadam" qui est resté le pavage moderne des routes.

Le voyageur canadien parcourant les campagnes de la France admire les routes admirablement entretenues qui les sillonnent de toutes parts. On calcule que le coût du transport par voiture en France n'est qu'un tiers du coût de semblable transport au Canada; là bas, il n'est pas rare de voir traîner trois tonnes de charge nette dans les campagnes et de trois à quatre tonnes dans les villes, par un seul cheval, sans compter que le cheval y a une bien plus longue période d'utilité.

L'importance d'un chemin macadamisé n'est pas généralement assez appréciée par notre population rurale, faute surtout de moyens de comparaison. Mais, par exception, et précisément parce qu'on peut comparer, les cultivateurs des environs de Montréal en ont une idée assez juste, puisque, dans plusieurs localités, il se cotisent pour faire macadamiser à leurs propres frais le chemin qui conduit de leur terre au chemin macadamisé de la commission des barrières ou de l'une des compagnies locales.

Un ex-cultivateur du comté de Chambly nous racontait l'autre jour que, pendant qu'il cultivait sa terre, il se joignit à ses voisins pour faire macadamiser ainsi le chemin qui longeait leurs terres. Le coût du travail ne fut pas exorbitant, et l'économie qui en résulta équivalait pour chacun d'eux à l'économie du travail de deux chevaux à chaque voyage fait à la ville. Ils avaient établi une barrière où ils prélevaient un péage sur tous ceux qui n'avaient pas participé aux dépenses du chemin et les péages ainsi recueillis suffisaient pour payer le gardien de la barrière et l'entretien de leur chemin.

Le macadam de nos chemins à barrières est sujet à des accidents dûs à notre climat. L'eau du dégel pénètre quelquefois sous la couche du macadam, et, en y gelant par les grands froids, soulève et fait

éclater la superstructure. Il est évident que ces accidents seraient beaucoup plus rares si l'on avait soin de maintenir la convexité de la partie macadamisée, au lieu de laisser la chaussée s'user irrégulièrement et former des ornières où l'eau séjourne et d'où elle s'infiltré dans le sous-sol.

Il y a quelques années, la question des chemins macadamisés a été un moment d'actualité; un chef de parti l'avait inscrite sur son programme; mais elle est retombée dans l'oubli et c'est vraiment dommage. Il nous semble que si l'on avait, à la campagne, de bons chemins macadamisés et nivelés, la valeur de la propriété rurale en augmenterait énormément; que toutes les industries agricoles en retireraient un bénéfice considérable et que le commerce en serait rendu beaucoup plus facile, beaucoup plus actif et beaucoup plus sûr.

COMPTES-RENDUS

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE
ST. HYACINTHE

Le 25 août dernier, il y a eu une séance de la Chambre de Commerce de St. Hyacinthe, sous la présidence de M. Blanchard. M. Ostigny agissait comme secrétaire. Il a été proposé par M. T. O. Chalfoux, manufacturier, secondé par le Dr Ostigny que demande soit faite au Grand Tronc de poser une grue pour le débarquement des marchandises; de construire une gare digne de St. Hyacinthe et d'agrandir le terrain pour les déchargements.

Sur motion de M. B. J. Bergeron, secondé par J. B. Brousseau, demande est faite aux manufacturiers de St. Hyacinthe en général de ne point vendre en détail leurs produits, ce qui affecte beaucoup les marchands de détail.

CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT
DE MONTRÉAL

La première assemblée mensuelle de la Chambre de Commerce du District de Montréal après les vacances, a eu lieu vendredi dernier; M. H. Laporte, président, occupait le fauteuil. Étaient présents, MM. J. D. Rolland, D. Parizeau, Chas. Catelli, Chas. Desmarceau, A. Aumond, L. E. Morin fils, Victor Roy etc.

Le comité chargé de l'étude de la loi de faillite rapporte progrès.

Le comité du musée commercial rapporte qu'il a adressé un mémoire préliminaire au ministre du commerce et que la réponse de ce dernier donne à entendre qu'il voit le projet d'un bon ceil et fera son possible pour le faire réussir.

Le rapport financier de l'excursion, présenté par M. Morin, indique que les recettes et les dépenses se sont équilibrées.

Le président fait rapport que le syndicat de la chambre formé pour acheter la propriété, au coin des rues St-Jacques et St-Lambert, a obtenu une promesse de vente; mais qu'il existe une difficulté à propos du titre; une substitution a