

5.—Si vous trouviez une quantité suffisante de bonne terre telle que ci-dessus décrite, vous devrez choisir et tracer une ligne de chemin sur ou à travers ce terrain selon qu'il sera nécessaire, commençant au plus proche et meilleur chemin existant, au point qui donnera la route la plus courte pour la majorité des habitants qui se rendront à ce terrain.

6.—Si, en explorant, vous trouviez que la ligne du chemin projeté dans quelques instructions particulières, était tout à fait inconvenable et qu'il existât un autre endroit de beaucoup préférable, faites-en rapport et continuez à explorer pour une ligne de chemin dans la direction meilleure, et après que vous aurez constaté ou fait constater les faits, faites un court rapport du résultat.

7.—Il ne faut pas perdre de vue, en fixant le chemin, que son objet principal est de faciliter la formation de nouveaux établissements, et non d'accommoder ceux qui existe déjà.

8.—Comme l'intention est de faire des établissements tout le long du chemin, et de le faire entretenir par les habitants qui s'y établiront, vous devrez choisir de préférence un endroit qui, sans allonger considérablement le chemin, offrira la plus grande quantité de terres propres à être établies, et en faisant le tracé du chemin, vous pourrez, sans autre autorité, vous éloigner de l'endroit projeté, mentionné dans des instructions particulières, autant que vous le jugerez nécessaire pour cet objet, ou pour éviter des obstacles ou atteindre les endroits les plus favorables pour traverser les rivières, après vous être assuré du tout par une exploration soignée.

9.—Où il y aura des rivières larges à traverser, vous choisirez les traverses d'icelles qui seront les plus convenables aux gués et passages, afin d'éviter la construction de grands ponts, attendu que ce n'est pas l'intention d'encourir des dépenses pour cela.

10.—Choisissez les traverses des plus petites rivières aux lieux où on pourrait y jeter des ponts à peu de frais, et où les rivages sont assez hauts pour que le chemin ne soit pas inondé au bout des ponts, et en même temps, s'il est possible, pas assez hauts pour former des montées raides aux approches des ponts, ou qui exigeraient des dépenses considérables pour les aplanir.

11.—Tracez la ligne du chemin de manière à éviter les côtes trop raides, car un cheval peut traîner moitié plus dans une côte d'un pied de montée sur dix, qu'il ne le peut dans une côte d'un pied sur sept; et il peut traîner deux fois plus dans une côte qui n'a qu'un pied sur vingt-quatre de montée.

12.—En montant les côtes dont le niveau est de plus d'un pied sur dix, détournez le tracé afin de diminuer la raideur, et ne donnez pas à la montée un pied sur sept à moins que l'espace ne soit bien court et qu'on ne puisse faire autrement.

13.—Évitez de faire passer inutilement le chemin sur les bords des côtes où la pente est trop raide pour qu'on puisse y faire passer aisément une charrette, car il faudrait y aplanir le côté élevé du chemin, ce qui serait dispendieux. Une pente de côté d'un pied sur trois double le coût de la confection d'un chemin.

14.—Évitez autant que possible les rochers inclinés parce qu'ils empêchent le fossage, et que la terre glisse de dessus, et que quand ils sont durs et qu'il faut les miner, la dépense est excessive.

15.—Un marécage ou une savanne qui a plus de dix-huit pouces d'épaisseur de terre noire est le terrain le plus dispendieux pour y faire un chemin, étant au moins quatre fois plus coûteux que sur un terrain sec, et fait les plus mauvais chemins de tous, si on ne les fait d'abord comme il faut. Il est en outre un obstacle aux établissements continus, quand il est considérable; cependant comme cet obstacle disparaît lorsque le chemin est bien fait, il vaut mieux passer par là que par une côte escarpée et impraticable.

16.—Où les savannes et marécages n'ont, sur un fond dur, qu'une couche de quelque pouces de terre noire qui peuvent être aisément asséchées, on peut y