

étoient de peu de prix, tandis que ce peu même n'étoit souvent accordé que de mauvaise foi, et toujours de mauvaise grâce. Les plans suivans pour la construction et la réparation des chemins de la Grande-Bretagne, et pour en mettre les fonds à l'abri de la dilapidation et de l'intérêt, sont le fruit de trente années de réflexions continuelles.

Dans un pays, comme cette Ile, où le sol est naturellement humide et mou, il faut considérer un chemin comme un plancher artificiel. Ce plancher artificiel demande beaucoup de discernement et d'habileté dans le choix et la préparation des matériaux, et dans leur distribution pour former ce qu'on appelle un bon chemin, c'est-à-dire, une surface qui soit forte, égale et solide, sur laquelle les voitures passent sans danger d'enfoncer dans la terre, ou de rencontrer aucun obstacle à ce que le moins qu'il se peut de force animale suffise pour les tirer.

La première de ces qualités, la force, dépend de la quantité des matériaux : à cet égard, tous les anciens chemins du royaume ont été poussés à l'excès, et j'ai trouvé presque partout sur les chemins, des matériaux suffisans pour le service de plusieurs années.

La seconde qualité, c'est-à-dire, une surface unie et solide dépend du choix, de la préparation, et de la distribution des matériaux. On ne peut rendre uni que des corps fermes et solides. Il paroît donc évident, que les matériaux qui entrent dans la composition d'un chemin, doivent être réduits à un tel volume que les voitures puissent passer par dessus sans choc, et les consolider par une pression perpendiculaire. Il faut que le volume de la pierre soit proportionné à cette partie de la roue, qui formera le point de contact sur une surface égale et unie ; et l'on trouvera qu'il faut pour cela à peu-près un pouce quarré. Si les pierres d'un chemin excèdent ce volume, les roues des voitures les tiendront dans un mouvement continuel, et les empêcheront de se consolider : parce que la roue, en pesant sur une partie seulement, fait lever l'autre ; ou bien si la pierre est si grosse que la roue ne fait que heurter contre, au lieu de s'élever dessus, outre le choc et le retardement qu'éprouve la voiture, il en résulte encore un dommage considérable au chemin même. De là on peut conclure qu'une pierre qui passe un certain volume, est vraiment nuisible dans un chemin. Mais si le chemin est fait de matériaux bien ordonnés, les voitures à roues y passeront sans éprouver de secousse ou de cahot ; et par conséquent sans cette action et réaction continuelle entre les roues et les pierres, qui sont la vraie cause du mauvais état des chemins actuels de la Grande Bretagne. Un chemin raboteux n'est tel que parce qu'il est fait de grosses pierres ; et comme ce n'est ni l'usage, ni les changemens du tems qui les produisent, ce défaut ne peut être l'ouvrage que de celui qui a fait le chemin.

On a dit en faveur de la coutume d'employer de grosses pierres, que les roues des voitures suffisoient pour les rompre en très peu de tems. En supposant que cette assertion fût bien fondée, il ne seroit pas difficile de prouver du moins que les roues des voitures