

comme suit sur ce que doit être un bon chemin pour des fins générales. " La science de la construction des chemins se développe avec vigueur, et jusqu'à présent l'expérience a démontré que le meilleur chemin au monde, dans le beau temps, est le chemin de terre. Quand il est sec ou bien gelé, il forme la meilleure route connue. Pour cette raison, il est de règle pour la plupart des chemins publics, modernes, de faire courir un chemin de terre le long du chemin gravé, et en certains cas, le chemin empierré a de chaque côté de lui un chemin de terre dont on se sert dans le beau temps. Il est remarquable de voir, sur ces chemins construits de cette façon, pendant combien de jours dans l'année les voies de terre se prêtent au meilleur service possible, combien l'usure et la détérioration sur la partie empierrée se trouvent ainsi diminuées. En outre, le temps humide est celui où le voiturage sur un chemin macadamisé lui fait le moins de dommage, car les voitures alors enfoncent sur place les cailloux et le macadam, au lieu de l'éparpiller, et si le chemin n'est ainsi employé que quand il fait mauvais temps, il dure plus longtemps

" Il y a un autre argument en faveur de la construction des chemins de cette manière : c'est, qu'au lieu d'avoir un chemin pavé ou gravé de seize pieds de large ou plus, il suffit d'en construire un de huit pieds de large. Cela réduit précisément de moitié le coût originaire de la construction des chemins, et l'on a constaté qu'ils répondaient à leur fin aussi bien, sinon mieux, qu'un chemin deux fois plus large. Qu'arrive-t-il pour les carrosses qui se rencontrent ? Voilà une question toute naturelle et à laquelle s'offre une réponse toute simple. L'un de ces carrosses prend le chemin de terre, où deux carrosses peuvent se rencontrer ; mais comme deux de ces voitures se rencontrent rarement ou jamais, exactement à la même place, il n'y a pas de danger qu'elles fassent un trou profond ou une ornière dans le chemin de terre.

" Le coût de construction d'un chemin de première classe, de cette espèce, fait récemment à Philadelphie, avec des gens inexpérimentés, et autres conditions défavorables, a été de \$1,200 au mille. La même espèce de chemin n'a coûté que \$900 et même \$800 au mille. Les chemins de fer partout apprécient l'avantage direct qu'offrent les bons chemins pour le trafic du fret sur leurs lignes,