

que chaque intéressé serait tenu de charrier chaque année sur cette route 12, 15 ou 20 voyages de gravier, jusqu'à ce qu'elle fût en bon ordre.

Les contribuables, suivant l'antique coutume, murmurèrent, se firent tirer l'oreille, crièrent à l'abus, mais le conseil municipal tint bon, le bon sens triompha de la routine, et au bout de trois ou quatre ans, on avait une route de première classe, où l'on n'a que d'insignifiantes réparations à faire chaque année.

Voilà un moyen pratique que je recommande à nos conseillers municipaux.

Reste la question du coût. Disons de suite que tous les ouvrages recommandés plus haut peuvent être exécutés par le cultivateur lui-même et par conséquent sans déboursés. Qu'il coupe ses fascines pendant l'hiver et qu'il les charrie à loisir. Le mois de juin arrivé, il les disposera sur son chemin, ce qui ne peut lui prendre que quelques jours, et il charriera ensuite sur ces fascines du sable ou du gravier; presque partout on en trouve sans être obligé d'aller au loin.

En quatre ou cinq jours, une voiture pourra transporter les 100 voyages requis par arpent. Jusqu'ici j'ai supposé qu'il n'y avait qu'un seul homme et qu'un seul cheval, mais dans la plupart de nos fermes on peut disposer de deux voitures au moins et d'un grand nombre de bras, en sorte que tout l'ouvrage pourrait se faire en quelques jours.

Voici du reste un état qui fera voir ce que coûte l'ancien système, et ce que pourrait coûter le nouveau. Il m'a été fourni par un cultivateur intelligent à qui je l'avais recommandé, et qui avait à entretenir un chemin dans une terre argileuse. Sa terre avait trois arpents de large.

« Comme conseiller, ou comme maire, m'écrivit-il, dans ma paroisse j'ai toujours tenu à maintenir mon chemin en bon ordre, et les chiffres suivants vous feront voir ce qu'il m'en coûtait autrefois et ce qu'il m'en coûte aujourd'hui.

AUTREFOIS.

Chaque printemps, chemin impraticable depuis la fonte des neiges jusqu'au 20 ou 25 juin; réparations difficiles à faire et à peu près inutiles, une ornière remplie le matin était aussi profonde le soir, s'il passait quelques voitures.

À la fin de mai et en juin, labour du chemin, terre ramenée au milieu afin d'arrondir, hersage, charroi de cailloux;

En juillet, août, septembre et partie d'octobre, une demi-journée après chaque abat de pluie pour réparer, abattre les ornières, en somme, une journée par semaine bien souvent de travail sur mon chemin.

Depuis la fin d'octobre jusqu'aux gelées, réparations inutiles.

En résumé, je consacrais au moins 20 journées de mon temps à réparer mon chemin, ce qui, à raison de 80 centims par jour, équivalait à une dépense annuelle de..... \$16.00

Résultat. Chemin impraticable quand même pendant deux ou trois mois chaque année, plus ou moins beau le reste du temps et toujours la même besogne à recommencer chaque printemps, soit en 5 ans..... 80.00

SYSTEME NOUVEAU.

75 voyages de fascines, préparées en hiver, à 25 cts. le voyage.....	\$22.50
1 1/2 journée pour étendre ces fascines.....	1.20
300 voyages de sable à 5 cts. le voyage.....	15.00
Usage d'un rouleau pendant 1/4 de jour.....	50
	<hr/>
	\$39.20

Soit pour la première année \$39.20; les années suivantes, les réparations consistaient à charrier du sable dans les endroits détériorés, environ 6 voyages par an, soit en quatre ans environ \$2.00.

En sorte qu'en cinq ans mon chemin ne coûte que \$41.20, et j'espère ne dépenser maintenant qu'une ou deux piastres par année en ouvrage pour l'entretenir. Je ne parle pas des fossés, car il me fallait les entretenir dans les deux cas."

Cet exemple n'a pas besoin de commentaires.

Cependant le coût d'une bonne réparation peut paraître, d'après les chiffres ci-dessus, un peu élevé, puisque nous arrivons à un montant de \$13 de l'arpent ou \$381 du mille. Mais il faut considérer, d'abord, que la construction d'un chemin dans une terre argileuse est aussi difficile que dans une savane marécageuse, et que les mêmes travaux y sont nécessaires, sauf, bien entendu, l'enlèvement de bois et des racines; ensuite, que ces calculs sont faits sur l'ouvrage d'une seule personne, et que si l'on faisait réparer un mille ou deux de chemin à l'entreprise, le prix serait moins élevé; le même cultivateur me disait qu'il ne craindrait pas d'entreprendre un mille pour \$6 à \$7 de l'arpent. Enfin il ne faut pas oublier que c'est un travail que l'on n'a pas à recommencer chaque année, et que l'entretien d'un chemin ainsi fait revient à une bagatelle.

Le devis que je viens de donner s'applique spécialement aux chemins les plus importants, à ceux dont toute une paroisse a besoin, et qui, par là, même, sont plus exposés que les autres à se détériorer, parce qu'il y passe un plus grand nombre de voitures.

Les chemins de concessions et les routes qui y conduisent étant beaucoup moins fréquentés, la réparation n'exige pas autant de travaux, il suffit de les arrondir (10 pouces de rond) et d'y charrier une bonne couche de sable ou du gravier, ce qui peut coûter de \$4 à \$5 de l'arpent.

Ce que j'ai dit pour les terres argileuses peut s'appliquer aux terres noires et savenueuses. Quant aux chemins construits dans les terres jaunes sablonneuses, et en général dans les terres où le sable domine, il suffit de les égoutter et de les arrondir, ce qui, malheureusement, ne se pratique guère dans nos campagnes.

On rencontre des chemins construits sur ces bancs de sable mouvant si communs dans quelques districts, et l'on y voit à chaque instant se renouveler la scène décrite par le poète :

L'attolage saut, souillait, était rendu.

Pour remédier aux défauts de ces chemins, quelques cultivateurs y transportent de la terre jaune, ou même argileuse afin de leur donner la consistance qui leur manque. C'est, je crois, le meilleur moyen possible.

J. O. FONTAINE,
Dirrecteur de colonisation.