

bien plus encore des exigences du public, qui, dans les commencements de l'usage du macadam se montrait très content de ce pavage amélioré et ne se plaignait pas trop des ouvriers et des aspérités de ce pavage que le temps amenait ; ainsi, par exemple, on laissa Oxford street dans un état raboteux et peu réparé depuis trois ans ; ce que l'on ne tolérerait pas certainement aujourd'hui. Le pavage dans Regent street devait durer au moins 6 ans, ce qui n'a pas eu lieu ; après cinq ans le public se récria contre cette surface inégale sur laquelle les voitures cahotaient comme sur des cailloux ; il fallut renouveler le pavage. Les rues nouvellement pavées chaque année font ressortir davantage le mauvais état de celles qui l'ont été avant elles, et le public désire naturellement que toutes les rues soient uniformément dans un bon état. C'est au moyen d'emprunts que l'on a pavé les rues à Londres ; le public en paye les intérêts, et si ce pavage ne dure pas le temps qu'on assignait à leur conservation, le public est dégoûté de l'administration publique.

Plusieurs des ingénieurs m'ont dit que c'était la mode qui réglait la nature des pavages, et le temps seul prouverait, à l'échéance des emprunts, de quel oeil le public verra les pavages en bois qu'il a fallu adopter pour lui plaire.

PAVAGE EN ASPHALTE.—Ce fut en 1854 que la première chaussée construite en asphalte de roc fut établie à Paris, sur la rue Bergère. La première à Londres le fut par la même compagnie dans Threadneedle street, plus loin que la Banque d'Angleterre en 1863, et n'a pas coûté depuis cinq livres sterling en réparations. Cheapside fut pavée en 1870. High street, Southampton, fut pavée en 1873, et toutes sont encore en très bon état.

Berlin a 450 000 verges carrées de ce pavage, et Londres en a le double ; une compagnie seule a posé 600 000 verges carrées de chaussées et de trottoirs. Avant l'année 1877, les entreprises de la construction des chaussées de Paris en asphalte étaient données à une compagnie solvable, dont les matériaux étaient purs et les travaux bien faits ; mais cette année-là et les années suivantes, les autorités de la ville cherchèrent à faire exécuter les travaux à meilleur marché, et acceptèrent les soumissions les plus basses, sans avoir égard à la pureté des matériaux ou à la qualité du travail ; il s'ensuivit qu'entre 1877 et 1884, toutes les chaussées étaient en si mauvais ordre que cette compagnie, qui avait réussi à accaparer tous les contrats, finit par une grande faillite, laissant toutes ces chaussées à la compagnie qu'elle avait supplantée, et dont les chaussées construites avant 1877 sont encore aujourd'hui en excellent état.

M. Brabant dit que le succès de l'asphalte peut être considéré comme presque complet. Le Col. Haywood, non seulement confirme cette assestion, mais il dit que c'est le meilleur des pavages, du moins pour les cités ; et la preuve que c'est aussi l'opinion des ingénieurs allemands, c'est que dans l'espace de 15 ans, Berlin en a fait construire 400 000 verges carrées. A Londres, on a remplacé par de l'asphalte de Val-de-Travers les chaussées suivantes qui étaient en blocs de bois : Fire street, 4 089 verges carrées ; Hart street, 2 134 verges carrées ; New Oxford street, 6 843 verges carrées ; Hatton Gardens, 4 679 verges carrées ; Leadenhall street, 1 788 verges carrées ; Watling street, 1 607 verges carrées ; High Holborne (ouest), 5 880 verges carrées ; Lambs Conduct street, 2 518 verges car-