

“Les rues sont très propres. Cela peut être dû à deux causes: le grand nombre d'automobiles et l'efficacité du service fait par le “White Squad”, comme sont appelés les cantonniers.

“Comme la circulation est intensive dans presque toutes les rues situées dans la division de Manhattan, il devenait intéressant de savoir quel était le nombre des véhicules circulant par jour, quelle était la proportion des automobiles, et quelle était la charge ordinaire des camions. Ce travail n'est pas complet, étant donné le peu de temps à notre disposition, mais les informations complémentaires que nous avons obtenues justifient les renseignements que nous présentons:

“Sur la 5e Avenue, à l'intersection de la 42e Rue, il passe, vers les cinq heures, 120 véhicules à la minute.

“Sur le pont de Brooklyn, il circule plus de 1,800 véhicules.

Sur le pont de Queensboro, il doit circuler plus de 3,500 véhicules par jour.

“Ces derniers chiffres sont d'autant plus intéressants que le pavage de ces ponts est différent: le pont de Brooklyn est pavé en blocs de granit, et celui de Queensboro est pavé de cubes de bois qui s'usent moins rapidement que les blocs de granit.

“Plus de 60% des véhicules sont automobiles, et beaucoup sont trainés par trois chevaux. Beaucoup ont des charges de trois tonnes, un grand nombre portent plus de 8 tonnes, et quelques-uns atteignent dix tonnes.

“La surface des rues est de différent matériel, reposant sur une fondation de 6” de béton. Dans le “Borough” de Manhattan, il y a 450 milles de rues pavées:

Matériel	Milles	Pourcentage	Prix de la vge car., avec fondation
Asphalte . . . . .	250	55%	\$1.93
Bois . . . . .	25	5.6%	3.64
Blocs d'asphalte . . . . .	55	12.5%	2.52
Granit . . . . .	95	21.3%	3.89

“La balance, 25 milles, ou 56%, est pavée de pierre Medina, blocs belges, ou tout simplement en macadam.

“Tous les travaux de construction sont faits à l'entreprise, la Cité ne fait que les réparations. Presque 12% des pavages en asphalte fut réparé cette année; la balance des réparations se lit comme suit: 5% des blocs d'asphalte; 5% des blocs de bois; 17% des pavés en granit.

“Les travaux d'entretien ont coûté, par verge carrée, asphalte, 14c.; blocs d'asphalte, 10c.; bois, 8c. En 1913, 55 milles des rues furent pavés: 60% en asphalte; 20% en granit; 15% en bois, et la balance en pierre de Médina. Les travaux ont coûté \$3,500,000.

“Les travaux de granit sont sous la responsabilité de l'entrepreneur pendant un an; ceux en blocs de bois et en asphalte, pendant cinq ans.

“Les pavages sont divisés en deux classes: permanents et non permanents. La construction d'un pavage permanent est à la charge des propriétaires et, s'ils ont déjà payé pour un pavage non permanent, il est fait une déduction égale au montant déjà payé.

“Le revenu des taxes sur les automobiles est employé à améliorer les routes.

“Tous les matériaux entrant dans la construction des pavages sont essayés et analysés au Laboratoire Municipal: 3,000 échantillons furent essayés durant l'année.

“Tout matériel est accepté par la Ville s'il est conforme à ses devis et cahiers de charge.

“La Cité de New-York a employé presque toutes les sortes d'asphalte et paie actuellement environ \$18 la tonne, livrée sur les chantiers.

“Tous les jours, le mélange est analysé et rapport fait dans les 24 heures.

“L'asphalte est employé dans les pentes, mais les rues sont sablées. Ce sable est enlevé chaque jour, passé à l'étove, lavé, et employé de nouveau. Pour ce travail, on se sert d'une voiture spéciale qui étend le sable sur toute la largeur de la rue.

“The streets are very clean. This may be due to two causes: the large number of automobiles and the efficiency of the work done by the White Squad, as the sectionmen are called.

“As traffic is intensive on almost all the streets situated in the Manhattan district, it was of interest to know what was the number of vehicles circulating each day, what was the proportion of automobiles and what was the ordinary load of trucks. The statistics gathered in this connection are not complete owing to the limited time at our disposal, but, in view of the complementary information we obtained, we can vouch for the accuracy of the following figures:

“Towards 5 o'clock, 120 vehicles pass, every minute, on 5th Avenue, at the intersection of 42nd Street;

“Over 1,800 vehicles pass on Brooklyn Bridge;

“On Queensboro Bridge, more than 3,500 vehicles pass every day.

“These figures are all the more interesting as the paving of the above mentioned bridges is different: the Brooklyn Bridge is paved with wooden blocks, which last longer than granite blocks.

“Over 60% of the vehicles are automobiles and a large number are drawn by three horses. Many of them have loads of 3 tons. There are several vehicles carrying over 8 tons and some reach 10 tons.

“The street surface is composed of different materials, resting on a 6” concrete foundation. In the Manhattan Borough there are 450 miles of paved streets:

Material	Miles	Percentage	Price per Sq. Y. including foundation
Asphalt . . . . .	250	55%	\$1.93
Wood . . . . .	25	5.6%	3.64
Asphalt blocks . . . . .	55	12.5%	2.52
Granite . . . . .	95	21.3%	3.89

“The balance, 25 miles, or 5.6%, is paved with Medina stone or Belgian blocks or simply macadamized.

“All construction works are performed by contract, the City only making repairs. About 12% of the asphalt pavings, 5% of the asphalt blocks, 5% of the wooden blocks and 17% of the granite blocks were repaired this year.

“The cost of maintenance per square yard was as follows: asphalt, \$0.14; asphalt blocks, \$0.10; wooden blocks, \$0.08. In 1913, 55 miles of streets were paved: 60% with asphalt; 20% with granite; 15% with wood and the balance with Medina stone. The paving works cost \$3,500,000.

“The granite pavings are guaranteed by the contractor for one year, and the wooden and asphalt pavings for 5 years.

“The pavings are divided into 2 classes: permanent and non-permanent. The cost of permanent pavings is paid by the proprietors, and if the latter have already paid for a non-permanent paving, a sum equal to the amount already paid is deducted.

“The revenue derived from taxes on automobiles is applied to the improvement of roads.

“All the materials used in the construction of pavings are tested and analysed at the Municipal Laboratory; 3,000 samples were tested during the year.

“All materials which meet the requirements of the specifications are accepted by the City.

“The City of New York has used all kinds of asphalt and is now paying about \$18 per ton, delivered on the works.

“The mixture is analysed daily and a report is made within 24 hours.

“Asphalt is used in the slopes, but the streets are sand-  
ed. The sand is removed daily, dried, washed and again used. For this work a special vehicle, which spreads the sand over the whole width of the street, is used.