

fermiers, augmentent le trafic des chemins de fer, favorisent la prospérité et la civilisation". "En vertu de la loi de cet état, le coût de construction des principales routes est réparti : un tiers sur l'état, un tiers sur les propriétaires confinants et le reste sur le comté. En six ans, on a dépensé \$1,400,000.00 pour la construction de trois cent milles de chemins permanents, et l'état en a payé un tiers. Le mouvement a pris de telles dimensions et de telles proportions que le gouvernement national des Etats-Unis en a pris le contrôle et a établi une division d'inspection de voirie, en rapport avec le département de l'agriculture et sous la direction du général Stone. Son œuvre est éducationnelle au moyen de bulletins publiés de temps en temps, et par la construction de chemins modèles dans les différentes parties des états. Je prends dans un journal récent d'Ithaca, le rapport suivant sur l'un de ces chemins spécimens qui vient d'être terminé à Genève, New-York. Le gouvernement a fourni les instruments pour la construction des chemins et le personnel qui en avait le soin, tandis que les autorités locales payaient les matériaux et le travail. Le chemin a environ un mille et demi de long, et il a coûté à peu près \$9,000, dont le village a payé \$3,000, le township \$3,000, et les résidents de l'état \$3,000." "Sur le premier demi mille, le chemin a dix-huit pieds de large et huit pouces d'épaisseur, consistant en une fondation de cinq pouces de pierres de champs cassées, avec une surface de trois pouces de macadam. Sur trois autres quarts de mille, le chemin a 14 pieds de large et 8 pouces d'épaisseur, et sur le dernier quart de mille, il a 8 pieds de large et 6 pouces d'épaisseur. La première partie est un échantillon d'une rue de village macadamisée, la seconde est un chemin de campagne de première classe pour l'usage général dans les sections densément habitées, tandis que la troisième est un chemin à très bon marché, mais de bon service pour les régions où la population est moins nombreuse. Aucun de ces chemins n'est propre au lourd camionnage dans les cités. De chaque côté, de ces sections échantillons, se trouve un chemin ordinaire de terre parfaitement roulée, destiné au voiturage léger en temps sec."

A un dîner donné au général Stone, à St-Louis, à l'époque de la récente convention de la Voirie Améliorée, le général a parlé