

MONTREAL, MARS 1878.

PARTIE NON-OFFICIELLE.

Chemins Municipaux.

CHEMINS DANS LES TERRES ARGILEUSES.

Dans les terres argileuses, les chemins sont toujours mauvais. Vienne un orage un peu considérable, et de suite le sol s'y détrempe, des ornières se creusent partout, bientôt les voitures ont peine à passer; et vous aurez beau faire des réparations, ce sera toujours à recommencer.

Je connais des cultivateurs qui consacrent de 25 à 30 journées de travail par été au maintien de leurs chemins: ils les labourent, les hersent, remplissent les ornières à mesure qu'elles se font, charrient des roches, reparent les fossés, et tout cela sans de grands résultats: en un instant la pluie défait leur ouvrage.

En quittant enfin leur vieille routine pour adopter un système nouveau, ces cultivateurs atteindraient leur but bien plus sûrement, et ce qui est important à moins de frais.

Quel est donc le système à suivre? Celui que je vais expliquer rencontrera, je l'espère, l'approbation du public.

Dans les sols composés de terre gravoyeuse, mêlée de sable, et où l'argile ne se trouve que dans une faible proportion, les chemins sont d'entretien facile, et, à moins d'être négligés tout à fait, rarement impraticables. La chose se comprend: dans ces terres légères l'égouttement est rapide, et une terre bien égouttée ne se creuse pas facilement sous le poids des roues.

Puisque ces terres ont de telles qualités, employons-les donc dans la réparation de nos chemins.

Voici un devis des ouvrages qu'un bon cultivateur devrait faire pour mettre son chemin en bon état.

1o. Faire des fossés larges et profonds, avec les décharges nécessaires pour le rapide écoulement des eaux, et rejeter la terre sur le milieu du chemin. 2o. Couvrir ensuite le chemin d'un lit de fascines de 1 pied de hauteur. On entend par fascines des branches d'arbres qui ne doivent pas avoir plus de 1½ pouce au gros bout, et de 9 à 10 pieds de longueur. On les dispose en double rangée en croisant les gros bouts, de manière à ce que le milieu du chemin ait 1 pied de hauteur, et que les extrémités soient élevées de 6 pouces.

On peut se servir de toute espèce de bois pour faire des fascines; cependant d'après l'avis de personnes compétentes, les meilleures sont celles de merisier, de houleau et d'alisier.

3o. Sur ces fascines, charrier de la terre jaune sablonneuse, du sable ou du gravier à raison de 100 voyages environ par arpent de chemin l'année suivante on pourrait en charroyer à peu près autant, pour obtenir un chemin plus durable encore. En plaçant cette terre d'une manière égale sur les fascines, on se trouve à avoir un chemin arrondi.

Ce système, facile à mettre en pratique, est basé sur l'expérience, et j'en ai vu d'heureuses applications dans les paroisses en bas de Québec, et principalement dans les comtés de Bonaventure et de Gaspé. La partie qui concerne les fossés n'a pas besoin de démonstration, il est reconnu depuis longtemps, en théorie du moins, qu'il est impossible d'entretenir une terre ou un chemin sans les égoutter.

L'usage des fascines est inconnu à la plupart des habitants des vieilles paroisses, quoiqu'on le trouve dans tous les townships.

Dans les grandes routes que le gouvernement fait ouvrir, il se rencontre souvent des savanes marécageuses de quelques milles de longueur, où l'on ne trouve pas de fond pour ainsi dire. Autrefois on y pratiquait des chemins plus ou moins routables, en faisant emploi de corps de roi; tout le monde se rappelle ces longues parties de routes pontées où s'épuisaient les chevaux; cependant les voitures y passaient et le voyageur, cahoté en tous sens, en était quitte pour une courbature.

Aujourd'hui ce mode est tombé en désuétude, et le corps de roi disparaît. On l'emploie encore pourtant dans les endroits où la terre noire s'étend à une grande profondeur, mais on le recouvre de fascines.

Dans les savanes ordinaires, on se contente d'un simple fascinage; on donne au chemin 19 à 20 pouces de rond, et l'on obtient une voie solide, durable, qui ne demande que peu de réparations.

C'est aussi une règle mise en vigueur par le gouvernement de n'employer pour la confection de ses chemins que de la terre réellement propre à cet usage: la terre végétale, la terre noire et l'argile sont prohibées, et les conducteurs ont ordre de se servir de terre jaune sablonneuse, de sable ou de gravier. La raison en est bien simple, la terre végétale, et la terre noire, n'ont pas de consistance et s'usent vite, quant aux défauts de l'argile tout le monde les connaît.

La terre jaune, du moins celle qui n'est pas mêlée de glaise, le sable et le gravier ont des qualités incontestables qu'il est superflu d'expliquer et lorsqu'on les met sur un lit de fascines il est facile de voir les bons effets qui en résulteront.

Les fascines donnent un drainage naturel qui accélère l'égouttement d'un sol qui, de soi-même, égoutte déjà facilement.

Dans les localités où l'on peut se procurer de bon gravier, comme sur les bords du fleuve et dans plusieurs endroits où l'on en rencontre des dépôts considérables, on peut, à la rigueur, se dispenser de fasciner.

L'année dernière, je me rendais du village de Cacouna à la gare du chemin de fer, située à quelques milles plus loin; il avait plu sans relâche, et je m'étonnais de trouver une route solide, sans ornières, et cela dans une terre argileuse, mêlée de terre noire. Intrigué, je demandai à mon compagnon de voiture la raison de ce qui pour moi était un vrai phénomène. Voici l'explication qu'il me donna. Cette route dont toute la paroisse avait un besoin continu était autrefois dans un état affreux, souvent impraticable, surtout le printemps et l'automne. Après avoir essayé bien des moyens, les autorités municipales en employèrent un dernier. Elles décrétèrent