L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73. NOUVELLE-ORLEANS, DIMANCHE MATIN, 13 NOVEMBRE 1881. 55me Année.

Bradbury, Bonner & Cie., Propriétaires-Editeurs.

Entered at the Post office at New Orleans, La., as Second Class Matter.

NOUVELLE-ORLEANS. DIMANCHE, 13 NOVEMBRE 1881.

VENTE A L'ENCAN.

Par Stern & Co., dans leurs salles d'encan, 25 rue de Chartres, beton. meilleur et bord opalin

PAVAGE.

Il y a peu de villes, d'une population égale à celle de la Nlle-Orléans, qui soient aussi embarrassées dans la gestion de leurs affaires locales. Nous remarquons ici des obstacles à la solution de toute question, ces obstacles venant ou de la faiblesse de nos moyens d'exécution ou d'ordonnances obscures et contradictoires. On est resté, pendant vingt ans, sans savoir si les compagnies de chemins de fer de rue étaient obligées de payer d'autres parties de la voie publique que celles où leurs rails même sont établis, et la question n'est pas encore résolue maintenant. Cependant la municipalité a fait mettre, dans le cahier des charges des entreprises nouvelles que les compagnies seraient tenues de paver, en matériaux quelconques, les rues qui sont tout à fait sans pavage. En ce cas, un pavage en bois est regardé comme suffisant, car nous voyons que l'administrateur des améliorations, M. Fitzpatrick, ne leur demande pas davantage.

Mais un système de pavage pareil est-il convenable? Répond il sérieusement à l'intérêt de la ville et des compagnies tout à la fois? La ville pourrait se désoler satisfaite, si un pavage en bois était chose durable, et pouvait être maintenu en bon état de réparation. Mais cela est regardé comme à peu près impossible. Il faut renouveler ces pavages tous les deux ans, ce qui occasionne des dépenses énormes. Ces pavages en bois ont été une cause de grandes pertes pour la municipalité et en seraient une aussi pour les compagnies de chemins de fer. Cette difficulté nous conduit forcément à discuter la question des matériaux à employer dans le pavage général des rues de la ville.

Nous avons déjà examiné cette affaire à propos de l'avenue St-Charles, et dit qu'il s'agissait de la vente du droit de passage dans cette avenue, mais comme il n'y a pas d'espoir que la compagnie de Carrollton soit tenue de faire plus qu'elle n'a offert de faire, nous nous demandons encore aujourd'hui comment l'avenue St-Charles pourra jamais être pavée, si nous n'avons recours à la spontanéité des contribuables qui ont des propriétés le long de cette large et longue voie. Nous avions suggéré dans le temps l'idée d'accoter ce pavage avec le concours simultané de la compagnie, de la ville et des propriétaires, et nous avons lu avec plaisir, dans le *Times* d'hier, un article favorable à notre système de coopération à partie triple. Le *Times* condamne comme nous, le bois comme moyen de construction appliqué au pavage des rues de la ville. Le bois est ce qui est le plus économique tout d'abord, mais comme il se détériore à l'instant même où il est posé sur le sol, et comme il faut le remplacer, bientôt après, par un bois nouveau, il en résulte des dépenses continues et tout à fait hors de proportion avec les moyens financiers des compagnies, de la municipalité et des propriétaires. En fait-de pavage, les plus durables matériaux doivent être préférés, car ce sont les plus durables qui coûtent le moins.

Heureusement l'opinion commence à se former à ce sujet, et il est à peu près généralement admis qu'un pavage en blocs carrés de pierre est celui qui coûte le moins parce que c'est le pavage qui dure le plus, nous pouvons même dire parce que c'est le pavage qui dure toujours. Comme il ne se dérange jamais sous le roulement des voitures, il n'a jamais besoin de réparations, à moins qu'il ne soit bouleversé tout exprès par des excavations passagères que justifient les besoins de l'industrie, et, dans ce cas, la restauration de ce pavage s'opère aux frais des industries qui l'ont dérangé. Il offre, d'autre part, de grandes facilités pour le nettoyage, et c'est là qu'on voit l'effet de chaque coup de balai qu'il reçoit. Le granite intercepte, en outre, l'humidité du sol et un rayon de soleil suffit pour le sécher après la pluie. Il entretient donc la salubrité dans les quartiers où il est employé et nous croyons que le pavage de granite est le seul contre lequel le Bureau de Santé n'élève pas d'objection, car on ne voit jamais ces blocs couverts d'une boue profonde ou d'une poussière épaisse.

Mais un pareil pavage est tout d'abord coûteux à établir et cette amélioration ne peut s'opérer que par la coopération des intéressés. D'après les ordonnances au sujet du pavage, chaque propriétaire est obligé de contribuer aux frais de fondation dans la proportion de l'étendue de sa devanture. Il en supporte donc la moitié, le propriétaire de face supportant l'autre, et la ville se charge des frais de pavage à l'intersection de chaque îlot. Nécessairement aussi la ville se charge de la construction des ponts. Le moyen indiqué par notre confrère consisterait à faire payer aux compagnies de chemins de fer la part de frais représentée par une contribution à chaque îlot. Mécontrairement aussi la ville se chargerait