



RÉPUBLIQUE HELVÉTIQUE UNE ET INDIVISIBLE.

LAUSANNE, le 11^e 86^{es} 1800.
 LA CHAMBRE ADMINISTRATIVE DU CANTON
 DU LÉMAN,

 Au Ministre de la Guerre
 Citoyen Ministre !

 ont été appréciés sur le
 de à adopter par
 l'entretien des routes,

Aussitôt que nous eumes reçu la lettre que vous nous aviez adressée sous
 la date du 15^e 76^{es} passé qui a pour objet la confection et l'entretien des
 routes, nous la communiquames au citoyen Exchaquet, Inspecteur
 général des chaussées de ce canton, et nous lui demandames un rapport
 sur la question qu'elle renferme, nous avons l'honneur de vous l'envoyer
 sous ce pli, mais comme il ne nous a pas paru aussi complet que nous
 l'aurions désiré, et que nous ne sommes pas complètement de l'avis
 du citoyen Exchaquet, nous croyons devoir vous présenter notre
 opinion sur cette matière, qui nous paraît infiniment importante, nous
 en rapportant d'ailleurs, à ce qu'il dit, concernant les détails que vous
 avez demandés. ~

Nous pensons que les frais de confection et d'entretien des routes, devraient
 être tous supportés par ceux qui en profitent et à qui elles sont utiles, et que
 l'établissement des barrières est le unique moyen d'arriver à ce but, que toutes
 les routes devraient y être assujetties à l'exception de celles qui sont à l'usage
 particulier de chaque commune, et des villages entrecens. ~

Que nul de ceux qui les pratiquent ne devrait être exempt de contribuer
 excepté les voyageurs à pied. ~

Que les barrières devraient être établies à des distances variables, suivant
 l'espace et la qualité des chemins, toujours aussi éloignées qu'il serait possible,
 que l'entretien des ponts et chaussées et la perception des Droits des barrières
 dans chaque canton devrait être adjudgée par entreprise au plus offrant, et
 que

que le produit de l'enchère excédant celui qui est nécessaire, pour l'entretien devrait être employé à la confection de nouvelles routes ou à établir plus solidement les anciennes; Quant aux moyens d'exécution, si le principe était adopté l'on devrait prendre des renseignements des Lays où les barrières sont établies, pour les adopter avec les changements que la différence des localités exigerait.

Nous ne doutons nullement que les droits de barrières, quelques légers que nous croyons qu'ils devraient être, ne produisissent beaucoup, et qu'outre ce qui est nécessaire pour l'entretien des routes l'on aurait les moyens de les perfectionner, et de les multiplier; avantages inappréciables pour un Lays, une surveillance active et des clauses générales sévères contre les entrepreneurs, les obligeraient à remplir leurs engagements.

On reproche aux barrières d'être incommodes; si en parcourant un espace de 8 ou 10 lieues de chemin l'on est arrêté trois ou quatre fois pendant deux ou trois minutes, cette incommodité n'est pas bien grande, et l'on est bientôt dédomagé de ce retard par la rapidité de la marche sur une belle route; peut être on parlerait plus vrai si l'on disait que c'est moins l'incommodité que le paiement qui déplaît; Quoi qu'il en soit il nous paraît incontestable que le moyen le plus juste et le plus naturel de pourvoir à la confection et à l'entretien des routes, serait d'en faire faire les fonds à ceux qui les usent et qui les dégradent, en proportion du mal qu'ils y causent, et de l'utilité ou de l'agrément qu'ils en retirent.

Nous supposons que le droit de transit serait aboli, et qu'en établissant les bureaux de péages aux frontières, ils n'auraient plus à percevoir que les droits d'entrées et de sorties, exigibles sous des rapports d'intérêts différents de ceux dont il s'agit ici.

Les Lays où les lumières ont fait de nos jours le plus de progrès, où les arts approchent le plus de la perfection, ont adopté cette mesure; en Angleterre les routes sont de toute beauté et parfaitement entretenues; si il n'en est pas encore de même en France, c'est que cet établissement ne fait que d'y naître, et que les chemins y étaient dans un état affreux de dégradation qui ne peut pas cesser, si tôt.

Telles sont nos idées et qui répondent à la plupart des questions contenues dans votre lettre; nous y ajouterons quelques observations sur la partie de la 1^{re} question qui a pour objet les voitures des matériaux.

Dans le canton de Leman les communes sont presque toutes tenues à pourvoir à l'entretien des routes, d'où il résulte une inégalité de charges

— Entrées

l'elles qui est très frappante par une fausse application de l'usage ancien, - d'après lequel elles entretiennent les chemins construits à leur usage et pour leur utilité, mais qu'il en soit, entendrait on qu'elles concourussent toutes à faire les charrois nécessaires pour les routes qui seraient à la charge de l'état, ou bien celles sur le territoire desquelles existeraient les routes, seraient elles seules chargées de les exécuter; dans le premier cas, ce serait supposer à l'état un intérêt à part et distinct de celui des communes; mais comme ce sont toutes les communes réunies qui le composent, son intérêt et le leur doivent être les mêmes. Il n'y aurait donc rien à gagner pour lui par cet arrangement; nous pensons au contraire, que c'est une erreur de croire que les charrois seraient plus dispendieux s'ils étaient à sa charge; il les obtiendrait à meilleur prix par ses agents que ne le feraient les communes qui les mettraient à l'enchère, et comme chez la plupart il n'y aurait pas de concours, elles leur coûteraient fort cher.

De plus si toutes y concouraient, supposez ton que celles qui sont à 2. 4. 6. lieues de distance d'une route à établir ou à réparer, y viendraient avec leurs voitures; mais quels frais énormes pour elles plus que pour celles qui seraient à portée, ou bien celles là contribueraient elles par de l'argent, et celles ci par les voitures; alors quelle inégalité de charges; et où s'arrêter pour déterminer les différences.

Si par contre les communes sur le territoire desquelles seraient les routes à la charge de l'état devaient contribuer seules aux charrois. ce serait contracter une obligation qui ne nous paraît pas bien légitimée et qu'il ne conviendrait pas d'adopter pour une nouvelle organisation.

Dans l'origine des communes, elles établirent sur leur territoire des chemins pour leur usage, et pour leur utilité particulière, et parce qu'elles les ont construits et maintenus devrait-il en résulter que lors qu'une autorité supérieure ordonnerait qu'il en fut construit d'autres, pour d'autres usages et pour une autre utilité que la leur, elles seraient obligées de concourir à leur construction et de les maintenir? Non, telle est cependant l'origine de cette obligation.

On dira peut être qu'il est utile pour une commune d'être sur une grande route; cette utilité est bien minime en comparaison de la charge qui en résulte pour elle; plusieurs n'en tirent aucun avantage, et il en est même sur lesquelles une grande route est établie, qui n'en font aucun usage.

Et qu'importe à toutes, et surtout à les dernières que des milliers de quintaux de marchandises traversent la Suisse pour enrichir le commerce, sans qu'il

concoure pour sa part aux frais d'entretien des routes, et pour qu'il
à l'un tout le bénéfice et à l'autre toutes la charge.

Il nous parait démontré que les inconvénients et les difficultés qui
résulteraient de charger les communes des voitures des matériaux
même en les payant, seraient plus grand que si l'état en était chargé;
Mais il serait encore plus avantageux de mettre en entreprise l'entretien
des routes, parce que les entrepreneurs, pour obtenir un meilleur prix
choisiraient les moments pendant lesquels l'agriculture n'occupe pas
les bêtes d'attelage aux travaux de la campagne, ce qui tendrait à
favoriser en même temps l'agriculture.

S'il était à craindre que l'affranchissement des charges des communes
pour l'entretien des chemins, fut un obstacle à une organisation plus
juste, plus raisonnable, et meilleure, dans cette partie importante de
l'administration, l'on pourrait proposer comme une compensation
le rachat par elles de cette obligation, mais à un taux bas et modéré
d'autant qu'elles ont conçu l'espérance d'en être soulagées par la
résolution.

Salut & Considération

J. L. L. Derguez administrateur

Caudebec

N^o 783 Journal
3 D.

Rapport

& Préavis sur un nouveau

mode d'entretien des

Routes.

NOTA.

Il faut voir la
lettre d'envoi

N^o 783.

100

61

Liberté . . . Égalité.

En conséquence de l'Ordre de La Cham-
bre Administrative en date du 16^{me}
Septembre 1800, l'Inspecteur Souffigné
a l'honneur de répondre aux questions
proposées par le Ministre de la
Guerre dans sa Lettre du 15^{me} du dit
mois de Septembre au Sujet de l'entre-
tien des Routes.

Article II. Il estime que la dépense annuelle
pour l'entretien des Chemins du Canton
du Léman de la première & Seconde Classe
détaillés dans le Tableau suivant des
Routes, montera à la somme d'environ
vingt cinq mille Sept cent francs,
& qu'en conséquence l'Etat doit per-
cevoir soit au moyen des Péages,
soit des Barrières ou droit de route
un équivalent à cette somme.

Il faut observer ici que cette estimation
a été faite dans la supposition que
la loi chargera les Communes des
Charrois, moyennant une modique
indemnité réglée & fixée suivant
la table ci-jointe.

Distance moyenne de la carrière à la chauffée re- = chargée.	Prix de la toise courante de recharge ordinaire, ou d'un char de gra- viers de 16 à 17 pieds cubes, soit de 2 pouces d'épais- seur de couche sur 10 pieds de largeur.	Distance moyenne de la carrière à la chauffée rechargée.	Prix de la toise courante de recharge ordinaire, ou d'un char de graviers de 16 à 17 pieds cubes, soit de 2 pouces d'épaisseur de couche sur 10 pieds de largeur.		
Toises.	bâtz	vaps.	Toises.	bâtz	vaps.
100.	1.	5.	1100.	6.	5.
200.	2.	..	1200.	7.	..
300.	2.	5.	1300.	7.	5.
400.	3.	..	1400.	8.	..
500.	3.	5.	1500.	8.	5.
600.	4.	..	1600.	9.	..
700.	4.	5.	1700.	9.	5.
800.	5.	..	1800.	10.	..
900.	5.	5.	1900.	10.	5.
1000.	6.	..	2000.	11.	..

La demie recharge de gravier de 8 à 8¹/₂ pieds cubes, soit de demi char par toise courante faisant une couche d'un pouce d'épaisseur serait payée à la moitié du prix porté dans la table & la recharge double soit de deux char par toise & de 4 pouces d'épaisseur de couche à un prix double.

cette table a été calculée sur le principe qu'un attelage chargé de 16 à 17 pieds cubes doit gagner 2^l par jour, outre 5 vaps pour les chargeurs par chaîne char.

62

Considérant que chacun doit des
Sacrifices à la Patrie, en concourant
à la prospérité publique, les Communes
doivent être chargées de quelques
parties de l'entretien des Routes:
1^o par le résultat des prix portés
dans la table ci-dessus, qui sont
au dessous du prix moyen des voitures
dans le Canton du Léman: 2^o par les
petits frais de Carrière & indemnités
de passage qu'il convient, à mon avis,
de laisser à la charge des Communes,
sans quoi l'Etat seroit surchargé
par ces Indemnités: car sans cette
réserve les Communes vendront les
fonds communs où il se trouve des
graviers; & les indemnités ou rachats
avec les passages deviendront ensuite
des objets très considérables: 3^o En obli-
geant les Communes à fournir des
corvées publiques pour réparer &
arrêter les ravages causés aux Routes
par les inondations, & pour ouvrir
les chemins engorgés par des amas
de neiges: 4^o En les astreignant à
fournir des manouvriers nécessaires,

Mort des Saisons des récoltes & des
Semailles, à un prix modique,
qui peut être fixé dans le Canton
du Léman à huit batz la journée.

5^o En faisant à la charge des
Communes les chaussées & les
pavés dans les Villes & Villages,
aussi les ponts dans les Villes.

6^o En obligeant les propriétaires
des aqueducs d'irrigation & des
canaux de Moulins & d'artifices
à les entretenir suivant l'ancien
usage.

Article 2^m Je crois que les répartitions actu-
ellement existantes peuvent rester,
en prenant pour base que chaque
Commune doit être chargée de ce
qui restera relatif à l'entretien
des chemins sur son territoire;
Sauf quelques modifications là
où une Commune a droit d'atten-
dre des secours de ses Voisines,
soit

206
63

Soit à cause d'une étendue
de chemins très disproportionnée
à sa force, soit à cause de tran-
sactions faites entre elles.

Il me paroît que l'État ne doit
& ne peut se charger de l'entre-
tien des Routes comme il est
dit dans le premier article, que
pour les chemins de la première
& de la seconde classe; & non
des deux dernières, qui sont
en si grand nombre que l'on
en estime l'étendue à huit cent
Lieuës, chacune de 18000 pieds
de Berne: ce canton est à peu
près de 96 Lieues quarrées de
surface horizontale.

Première

Première Classe. Les Grandes Routes
Commerce & par les Voitures & les

Routes.

Lieux où elles commencent
& où elles finissent.

1. Route de Lausanne
à Berne. } Lausanne & Grange sous Trey.
2. Route de Lausanne à Genève. } Lausanne & la borne de Brail
frontière de France.
3. Route de Moudon à Yverdon
& à Jougne. } Moudon & la borne de
France vers chez les Bourgeois
rière Ballaigue.
4. Route de Lausanne en Vallais. } Lausanne & le Pont
de St Maurice.
5. Route de Moudon à Vevey. Carrouge & les Gonnelles.
6. Route de Morges à Cossonay,
& à Orbe. } Morges & la croisée sous
Valleyres.
7. Route d'Yverdon à Neuchâtel. } Yverdon & la frontière
du Comté de Neuchâtel près
de Laclane.
8. Route de Lausanne à
Pontarlier. } Lausanne & la croisée
au dessus de Lignerolles.
9. Route de Vevey à Châtel
St Denis. } Vevey & la borne de
Canton près de Châtel.
10. Route du Pont d'Allamand
à la Vallée de Joux. } Le Pont d'Allamand &
Le Brasin.
11. Route de Rolle à la Vallée
de Joux. } Rolle & Gimel.

fatiguées par les transports du Diligences.

Lieux intermédiaires sur la Route.	nombre des Ponts de la Route.	Etendue de la Route Lieues.	Estimation des frais de l'entretien annuel de la Route, y compris les Ponts, les aqueducs & les murs d'appuiement. francs.
{ Montpreveyret, Carouge, Bressonnaz, Mondon, Lucant, Henniez, Marnens. }	18.	7 $\frac{1}{2}$	4200.
{ Préveranges, Morges, Allamand, Rolle, Nyon, Coppet. }	27.	9.	2400.
{ Thierrent, Chanéaz, Pralin, Donneloye, Boni, Yverdon, Treyvovagne, Jusévoz, Mathoud, Valleyret, Lignerolles, Pallaiquet. }	9.	8 $\frac{1}{4}$	2400.
{ Bully, Daudex, Lutry, Vilette, Cully, St Saphorin, Vevey, la Tour, Clarent, Vernex, Chillon, Villeneuve, Rennaz, Roche, Aigle, Bex. }	24.	10 $\frac{1}{2}$	3100.
{ Mézières, Serviont, Les Cornes de Cerf, Chexbres. }	6.	3 $\frac{2}{3}$	1500.
{ Romanet, Aclent, Gollion, Aclent, Copponay, La Sara, Compaples, Arnex, Orbe. }	5.	5 $\frac{3}{4}$	1100.
{ Grandson, Onnent, Corcelles, Concise. }	6.	2 $\frac{2}{3}$	600.
{ Brilly, Crisvier, Mex, Denthaaz, Copponay, La Sara, Compaples, Croix, Brétounières, Les Clées. }	4.	4 $\frac{3}{4}$	900.
{ Le Châtelard vière, Corsier. }	1.	1 $\frac{1}{2}$	450.
{ Aubonne, Monthérod, Ginel. }	4.	5 $\frac{1}{4}$	900.
Mont.	3.	1 $\frac{1}{2}$	300.
Ponts 107.		Lieues 60 $\frac{1}{6}$.	£. 17850.

une partie de l'étendue de cette route est déjà comprise au N^o 6.

Routes.

Lieux où elles commencent & où elles finissent.

12. Route de Nyon aux Roupies. — } Nyon & la borne de la France vers la Cure des Roupies. — }
 13. Route de L'Estraz de Nyon à Copponay. — } Nyon & Copponay. — }

Seconde Classe. Les Routes du second ordre utiles au public, au Commerce & qui servent

1. Route d'Yverdon à Cayerne. Yverdon & la limite du canton entre Yvonand & Cheires.
 2. Route de Morges au Pont dans la Vallée de Joux. } Morges & le Pont du Lac de Joux.
 3. Route de Copponay au Pont. Copponay & N'Isle.
 4. Route de Lausanne à Yverdon. Lausanne & Yverdon.
 5. Route de Nyon à Gex. Nyon & Crazier.
 6. Route de N'Estraz de la Côte à Gex. } La croisée sous Begnins & la limite de France à Vandornière sur Rippe.
 7. Route de St Cergue à Versoix. } La croisée sous la Côte de Trélex & la borne de Prail près de Versoix.
 8. Route d'Orbe à la Vallée de Joux } Orbe & le Pont.
 9. Route d'Espertes à Oron. } La croisée d'Espertes & Oron.
 10. Route du Pays d'Enhaut. } Les limites des Cantons entre Gessenay & Rougemont & entre La Rosinière & Montbovon.
 11. Route de Lausanne au Port d'Ouchy. } Lausanne & Ouchy.

Lieux intermédiaires.	nombre des Ponts.	Etendue de la Route.	⁶⁵ Estimation des frais de l'entretien annuel de la Route avec les Ponts.
		Lieux.	francs.
Trélex, St Cergue	2	3 1/2	650
Gland, Luins, Vinzel, Bursins, Mont, Téchuy, Aubonne, Lavigny, Busy, Clarmont, Cottens, Grancy, Senardens, moins fatiguées, qui ne sont pas au fin au stôt de communication des Villes au débouche de la contrée.	6	6 3/4	1200
Olindy, Yvonand	5	2 1/2	700
St Saphorin, Collombier, Cottens, Severy, Dampigny, Villars Boiron, L'Isle, La Courde	4	5 3/4	1000
La Chaux, Chavannes	1	1 1/2	300
Romanel, Chesaux, Stagnières, Apen, Echallent, Vuarrens, Espertines, Valeyres	2	6	1100
Eysins, Borrex	1	1	200
Vich, Coincins, Trélex, Gingins	1	2 2/3	300
Gingins, Chéservex, Crafier, Bogis, Chavanne, Comagny, Mies	3	3 1/2	650
Agiz, Bofflent, Croix, Romainmotier, Premier, Vaulion	1	4 1/2	800
Esperter, Châtillens	4	3/4	200
Rongemont, Château d'Oex, les Moulins	7	3 1/4	650
La Finne	1	1/3	100

Ponts 37. Lieux 41 3/4 L. 7850.

D'autre côté 107. 60 1/6 L. 17850.

Ponts 144. Lieux 101 1/2 L. 25700.

Les autres Chemins du Canton du Léman ne peuvent être considérés que comme des traverses ou communications de Village à Village; & je crois qu'il seroit misérable à l'État de multiplier les grandes Routes, en établissant des passages de commerce parallèles & peu éloignés les uns des autres pour communiquer aux mêmes lieux principaux.

Il faut observer que dans l'estimation ci-dessus on s'est borné aux frais de l'entretien annuel des Routes & que ce tableau ne présente pas l'état des dépenses extraordinaires pour la reconstruction de plusieurs parties de ces Routes, que l'on peut bien compter à un tiers de leurs étendues; parties de chemins qui n'ont point encore été rétablies.

Article 3^e Je crois que le droit de route ou les Barrières doivent être établies seulement dans les grands chemins où les marchandises passent: & que ce système n'est point applicable aux chemins de communication dans l'intérieur & de traverse. Je crois d'ailleurs que le

200
66

Le droit de route doit porter non seulement sur les marchandises, mais encore sur les carrosses & les voitures de luxe, & non sur les charrettes portant les récoltes de la contrée, ni sur les petites charrettes à un cheval sans marchandise, ni sur les voyageurs à cheval ou à pied.

Article 4^m L'établissement à neuf des grandes routes de la première & de la seconde classe me paroissent devoir être faites par l'Etat au moyen d'une imposition ou sol additionnel à l'impôt territorial dans le Canton.

à Aubonne le 29^m Septembre

1800.

M. Exchaquet Inspecteur
des Ponts & Chaussées
du Canton du Léman.