

<b>Signatur</b>	<b>CH-BAR#B0#1000/1483#742#1, p. 33-48 [PDF 149-164]</b>
Transkription	Hans-Ulrich Schiedt
Datum Transkription	10. 8. 2016
Kontrolle	Norbert Furrer
Datum Kontrolle	06.09.2016

[p. 33]

Pour le Directoire Exécutif  
de la République Helvétique  
une & indivisible

Mémoire sur les communications, et un nouveau mode pour leur entretien

Cette liberté chérie qui seule peut, aux yeux de l'homme, embellir l'univers, lui donner une patrie & la lui faire aimer; en nous ouvrant une nouvelle et brillante carrière, elle nous montre en même tems la route que nous devons prendre pour arriver à l'état le plus prospère, en un mot au bonheur.

Après qu'une sage législation aura cimenté notre union intime, âmené le plus grand ordre, qui devra nous diriger en masse aussi bien qu'individuellement, un gouvernement éclairé & bienfaisant fera fleurir l'agriculture et le commerce, en protégeant toutes les branches d'industrie qui les alimentent. Surtout il saisira avec empressement les grands moyens qui devront réunir tous les avantages politiques que notre position géographique pourra comporter.

Le tems ne sauroit me permettre de faire ici l'énumération de ces moyens que notre Nation peut employer pour sortir de cette inertie, de cette espèce d'apathie, dans laquelle on nous a tenus si long tems plongés. Ces moyens sont nombreux, mais l'occasion ne m'appelle ici qu'à traiter d'un seul, c'est à dire des communications ou chemins en général, sans

[p. 34]

lesquels notre agriculture & notre commerce, déjà trop entravés par l'éloignement des mers et des grands débouchés, seroient condamnés à rester pour toujours dans leur enfance.

En jettant un coup d'œil sur cette partie importante, les communications, première source de prospérité chez toutes les Nations, on est, pour ainsi dire, épouvanté par l'immensité des travaux qu'elle présente. Les ci-devant gouvernemens de la Suisse, par une jalousie aussi méprisable qu'elle étoit ridicule, se sont réciproquement contrariées dans le tracé de leurs routes, au point qu'elles ne se correspondent aucunement comme elles le devroient pour le bien général. Seulement pour rémédier à cette espèce de désordre, il faut déjà compter sur des travaux considérables. Si à cela on ajoute les nouvelles routes qu'il faudra nécessairement ouvrir, sans parler de celles désignées dans le traité d'alliance, et à tout cela ajoutons encore la grande quantité de communications qu'il faut établir par eau, pour effectuer celle de nos lacs entr'eux, et avec nos rivières, que nous devons rendre navigables. En réunissant tout cela, on pourra se faire un aperçu de ce que nous avons à exécuter en ce genre.

Mais si d'un coté ces travaux paroissent immenses, de l'autre j'aime à considérer et penser avec joye, que nous formons une Nation laborieuse, pleine d'un vrai courage, aimant cette célébrité que procurent le patriotisme, la vertu & les succès des grandes entreprises. Ces puissantes considérations doivent nous rassurer, et nous persuader que nous viendrons à bout de tout, dès que nous le voudrons fortement; et que nous ferons en particulier et de concert les plus grands sacrifices pour parvenir aux résultats heureux, qui doivent nous élever au rang des Nations que l'énergie, la sagesse & leur grande prospérité font admirer. Au surplus, nous pourrons dans tous les tems, nous reposer à cet égard sur les heureuses dispositions de nos troupes soldées, qui ne demanderont pas mieux que de travailler à

[p. 35]

l'envi pour embellir & enrichir leur patrie par de superbes communications.

Je ne veux pas dire que ce soit le moment de mettre de suite la main à ces grands travaux, mais leur ensemble doit former un vaste plan, auquel doivent tenir toutes les entreprises partielles qu'on sera, en attendant, forcé d'exécuter. Pour qu'il s'ensuive cet ordre et cette économie dont nous avons un si grand besoin, il faut qu'un tableau général présente d'un coté, tout ce qui nous est possible, et de l'autre, la méthode qu'il nous faudra suivre pour y parvenir, en commençant par les plus petites & urgentes entreprises.

Ainsi que la Nature, dans la formation d'une isle nouvelle, amoncèle d'abord un peu de coquillages, dont la cumulation résiste enfin à un océan en fureur; quelques frêles plantes y prennent naissance; de grands arbres ne tardent pas à les ombrager, et il en résulte une heureuse terre, où la plus grande fécondité déploie majestueusement toutes ses richesses. Ainsi dans notre République naissante, notre sage gouvernement saura réunir tous les élémens de notre prospérité, en se procurant chaque jour de nouveaux moyens pour l'affermir davantage.

Cependant, on est obligé pour le moment, de laisser ce système général sur les communications, pour ne s'occuper que de l'entretien de celles qui sont déjà faites. On en sentira tellement l'urgence, qu'il seroit inutile d'entrer dans beaucoup de détails pour le démontrer.

Le gouvernement a pris toutes les mesures qui convenoient pour faire continuer l'entretien des routes, mais cela est insuffisant. Les communes qui en sont chargées, dans l'espérance de voir paraître bientôt un nouveau mode qui les en dispensera, n'y font que fort à regret le moins de travail qu'elles peuvent, d'autant encore qu'elles ne sont assujetties à aucune surveillance proprement dite. C'est donc sur ce

[p. 36]

nouvel ordre de choses, devenu indispensable, que je vais présenter quelques réflexions.

L'entretien des routes comprend trois objets principaux; la préparation des matières, les charrois, et l'emploi. Ce dernier se réduit à peu de chose; ce sont les charrois qui sont le plus dispendieux, et ils sont embarrassans au point que leurs difficultés se font vivement sentir chez toutes les Nations.

Il y auroit pour l'Helvétie, deux manières de faire exécuter ces transports de matériaux. Lorsqu'il y auroit des voiturations à faire, comme s'il s'agissoit de recouvrir d'une couche de gravier l'aire d'une route, dans une étendue connue & désignée, on feroit publier dans le District, pendant trois dimanches consécutifs qu'un tel jour on mettra à l'adjudication au rabais ce voituration, proposé par voyage de chars, dont les caisses contiendroient 18 pieds cubes. Le nombre des attelages ne pourroit être au dessous de six par jour. L'ouvrage étant fait, les entrepreneurs seroient payés de suite avec du comptant.

Tout ceci paroît fort simple, mais dans la pratique on y rencontre une foule d'inconvéniens: Les malveillans et les intriguans, que pareille occasion manque rarement d'attirer, peuvent, comme on l'a vu souvent, faire naître des difficultés, des découragemens, faire augmenter la dépense en empêchant malicieusement, par toutes sortes de moyens une désirable concurrence; même ils peuvent faire manquer l'opération, ce qui est plus d'une fois arrivé. La seconde manière seroit de laisser exister la division des routes, telle qu'elle est encore maintenant relativement à leur entretien par les communes. Ensuite tâcher, faire ensorte de trouver un arrangement tel, que moyennant une indemnité raisonnable elles pussent être

[p. 37]

chargées de faire ces transports de gravier toutes les fois que le besoin l'exigeroit. Une semblable opération ne se feroit pas d'ailleurs souvent; elle ne seroit renouvelée qu'une fois au plus tous les ans, pour les lieux où les routes sont le plus sujettes à être gâtées, et pour les autres endroits tous les deux ans, si du moins elles auront été bien faites, car un bon et facile entretien dépend de cette condition. Après chaque opération semblable, la Chambre administrative pourroit faire régler les prix de ces travaux, dont la quote part de chaque particulier qui y auroit contribué lui seroit déduite contre une partie de ses impositions.

Ceci peut encore être simplifié: Il seroit possible de faire une juste et exacte estimation, pour chacun de ces communes, des fraix annuels de l'entretien des chemins auquel [sic] elles ont ci-devant pourvu, et cette somme seroit déduite sur le total de leurs impositions.

Ces deux dernières méthodes valent infiniment mieux que la première. Elles ôtent toutes les inquiétudes, et assurent pour toujours les moyens de faire ces réparations dans le tems le plus convenable. Deplus elles dispenseront la Caisse nationale de faire tous les ans des débours considérables, ainsi que ces particuliers eux-mêmes pour leurs impositions. C'est déjà quelque chose, lorsqu'on peut simplifier les rouages pour les faire marcher mieux & plus facilement.

Tout ce qu'on pourroit objecter seroit, que cela paroît peut-être un peu contraire à l'esprit de la Constitution. Liberté, Egalité. Cependant, examinons encore; mais ne veut-elle pas la Constitution que chacun contribue au bien général selon ses facultés? Le riche avec de l'argent, le soldat avec ses bras, le savant avec ses connoissances et ses talens et le cultivateur an partie avec son char si besoin est, moyennant une indemnité raisonnable. D'ailleurs, ces communes sont celles qui jouissent le plus du bienfait et

[p. 38]

de tous les avantages des routes. Deplus, ne devons nous pas compter sur leur patriotisme? Eh, quel est l'Helvétien qui ne doit pas faire des sacrifices au bien public, et qui est celui qui voudroit passer pour s'y être refusé?

Je ne m'arrêterai point sur la préparation des matériaux nécessaires aux réparations des routes; cette opération se fait toujours à loisir, ainsi que celle du curement des fossés, et autres; elles ne présentent aucune difficulté. Ce sera la Caisse nationale qui en fera les fraix.

Je ne dois pas omettre de parler d'un objet essentiel pour le bon entretien des routes; c'est des hommes qu'on appelloit improprement valets de chemins. Leur occupation est de les réparer journalièrement, en comblant les ornières, en entretenant le bombement nécessaire, en faisant écouler les eaux après les pluies, et en entretenant les fossés, &c. &c. On ne peut rien établir de plus utile et de plus avantageux. Le bien qui résultera de cette dépense-là sera, pour ainsi dire, incalculable, si comme on le doit, on met ces ouvriers de Districts ou de chemins sous une bonne surveillance, et qu'on les fasse suivre de bonnes instructions.

Une chose infiniment importante, indispensable même, c'est une nouvelle recherche des mines de gravier dans toute l'étendue de l'Helvétie. C'est une connoissance qui nous manque, cela n'est point étonnant; la sollicitude des anciens gouvernans ne s'étendait pas jusque là. D'un autre coté, chacun sait avec quelle indifférence les communes procédoient à de semblables opérations, quoi qu'il s'agissoit de leurs intérêts. Je désire donc, et il est de la plus grande utilité pour le plus grand bien de l'Etat, que toutes les Chambres administratives de l'Helvétie reçoivent l'ordre de nommer une commission composée de personnes instruites, et en tous points capables de bien s'acquitter

[p. 39]

de cette visite générale.

Elles feroient donc la recherche tout du long de toutes les routes de chaque coté, et jusques à la distance d'une demi lieue, de toutes les mines de gravier, ou comme on dit ici de gravieres, qu'on pourra rencontrer; on en dressera à

mesure un procès-verbal en forme. Il devra contenir une description exacte du lieu, l'étendue de la mine horizontalement, sa profondeur, sa nature en gravier sableux ou terreux, gros, fin, sec ou mouillé par des eaux qui y soudroient, et la nature des pierres qui le composent, la distance jusqu'à la grande route en ligne directe, celle qu'il y aura par le chemin fait ou à faire pour y arriver, la nature du sol qui couvre la mine, en quoi il est occupé, en champ, prés, vignes, jardin, forêt &c., sa valeur dans une juste estimation et relativement au prix courant, enfin le nom du propriétaire, du lieu, celui de la ville, bourg ou village & sa distance.

En même tems, à mesure qu'ils avanceront dans cette opération, ils en feront une autre; ils s'informeront pour avoir, s'il est possible, des renseignements sur les autres mines, soit de fer, soit de charbon de pierre, qu'ils mentionneront dans leur travail. De plus ils examineront toutes les carrières et en dresseront un procès-verbal comme pour les mines de gravier, en y ajoutant le prix de la pierre.

L'exécution de tout cela exigeant un certain tems, ce travail ne sera envoyé au Bureau de la Guerre qu'au premier Novembre 1799.

---

En hyver, ainsi qu'une partie de l'automne et du printemps, l'obliquité des rayons du soleil l'empêche de produire cette évaporation, cette absorption qui dessèche la surface de la terre, qui fait ce qu'on appelle vulgairement les chemins bons. A cette cause naturelle qui gâte ainsi les routes, par un excès d'humidité, il

[p. 40]

s'en joint une autre extrêmement préjudiciable & ruineuse; ce sont les forêts, les haies, les buissons et les arbres qu'on laisse croître sur les bords et qui les ombragent, de manière qu'en la plupart des endroits elles peuvent rarement sécher, même pendant l'été.

Sous un gouvernement éclairé & ferme, qui ne considère le bien particulier qu'après le bien général, et en raison de leur rapport, qui ose aborder tous les abus pour les détruire, ceux que je viens de citer, et tous les autres disparaîtront dès qu'ils seront connus.

Pour ne pas faire ici un double emploi, je prie de voir sur cet objet ce qui le concerne dans le projet de résolution qu'on trouvera plus bas.

Il faudra aussi voir dans le même projet ce qui regarde le poids que les gros chars des rouliers pourront transporter sur les grandes routes. En Angleterre on n'a égard qu'à la largeur des jantes des roues, et cette methode leur réussit. Mais en Helvétie on ne manqueroit pas de repugner à cette nouveauté, qui n'y prendroit que mal pour le moment; il faut espérer qu'on pourra l'introduire dans la suite.

---

Ce n'est point assez, et l'on manqueroit une partie du but qu'exige le bien général, si l'on pensoit que les routes ne doivent servir qu'à vivifier le commerce et l'agriculture; dans le sens qu'on y attache simplement, sans doute c'est là leur destination et le premier motif de leur établissement; mais elles en ont aussi une autre, c'est de produire un revenu à l'Etat, en faisant payer à l'étranger & au luxe, une contribution qui aide à leurs réparations.

Sauf rectification, on pourroit déjà actuellement les établir comme suit: Pour le Vallais: Sion & St Maurice, 2. Pour le Léman: Lausanne, Vevey, Coppet, Rolle, Orbe,

[p. 41]

Grandson, Moudon, Cossonay 8. Pour Berne: Berne, Neueneck, Ochstetten, Thoun, Mounsigen, Bergendorf, Fraubrun, Buren, Arberg, Nidau, Gumines 11. Pour Fribourg: Fribourg, Payerne, Morat, Romont, Châtel-Denis, 5. Pour Soleure: Soleure Wietlisbach, Falkenstein, 3. Pour Basle: Basle, Liestel, Augst, 3. Pour Baden: Baden, Zurzach, Muri, Mellingen, Bremgarten, 5. Pour Zurich: Zurich, Stäfa, Rugensdorf, Winterthour, 4. Pour la Turgovie: Frauenfeld, Vinselden, 2. Pour Schaffhouse: Schaffhouse 1. Pour l'Argovie: Arau, Brugg, Lenzbourg, Zoffingue, 4. Pour Lucerne: Lucerne, Sursée, Sempach, 3. Pour Bellinzona: 1. Pour Lugano : 1. En tout quarante trois barrières.

[Randbemerkung] On pourroit en établir un plus grand nombre, mais il vaut mieux les charger davantage, et en placer moins, afin de simplifier la recette.

La fixation du tarif qui devra servir pour lever cette contribution ne peut point être l'objet de ce Mémoire. Je me permettrai seulement d'observer que cet établissement, qui ne devra en aucune manière gêner le commerce, produira déjà, dès le commencement un très grand revenu à l'Etat; qu'il pourra augmenter très considérablement lors que nous aurons donné à l'Helvétie toutes ses routes, que nos communications par eau seront faites, et qu'elles embelliront le sol de la liberté.

Il est peut-être difficile de se faire une juste idée de tous les avantages que pourront produire nos communications par eau, du moins si l'on veut les établir selon le système qui leur procurera tous les genres d'utilité dont elles seront susceptibles. Celui qu'en pourra retirer l'agriculture pour des arrosements ne sera pas un des moins grands.

---

On conçoit sans doute que tout le service des Ponts & Chaussées demande une très grande activité et une surveillance continue; cela supposant une agence propre à remplir ce but, si on me le permet, je proposerai pour l'établir, le

[p. 42]

projet d'arrêté ci-dessous.

[Randbemerkung] Si le Directoire m'honore de sa confiance, je pourrai me charger de cette partie pour toute l'Helvétie.

Considérant qu'en général les travaux qui concernent les ponts & chaussées, exigent une grande surveillance, Considérant que le bon entretien des chemins, tous les ouvrages qui y sont relatifs et l'économie dans leur dépenses demandent la présence d'une personne qui les surveille et les dirige sous sa responsabilité, Considérant qu'il est nécessaire de promptement activer ce service par une agence convenable, et soumise à une subordination,

Observations	Arrête:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'article 101 de la Constitution chargeant les Chambres administratives de l'exécution des loix sur les chemins, elles devront nommer, (celle du Léman l'a déjà fait) des Inspecteurs de Canton; delà il paroît convenable que ceux attachés au Bureau de la Guerre aient un grade qui les rende supérieurs aux premiers.</li> <li>2. Si les Inspecteurs généraux ne peuvent correspondre avec les Chambres administratives, le Ministre de la Guerre sera souvent dans le cas de perdre un tems précieux pour des choses de peu d'importance; mais ce qui seroit plus fâcheux encore c'est que le Service des Ponts &amp; Chaussées en seroit extrêmement entravé. Tout cela est indifférent à ma philosophie; ce n'est pas moi que je vois, je ne cherche que le bien du service. Mais je vois les autres hommes qui sont gouvernés par l'opinion; voilà les motifs de l'arrêté que je présente. Au surplus, si cela avoit été égal pour le Directoire, au brevêt de Commis Inspecteur, j'aurois préféré celui d'Ingénieur Inspecteur général, ou en chef, ayant un brevet d'Ingénieur <u>en chef</u> au service de France depuis vingt ans; ce sont des mots qui signifient peu de chose dans le fond, mais les hommes ne sont-ils pas gouvernés ainsi; il faut les prendre comme ils sont.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les deux Commis Inspecteurs des Ponts &amp; Chaussées, nommés par l'arrête du sixième Septembre recevront chacun le brevêt d'Inspecteur général (ou celui d'Inspecteur en chef) des Ponts &amp; Chaussées.</li> <li>2. Les Chambres administratives nommeront elles-mêmes les Inspecteurs particuliers pour les Cantons.</li> <li>3. Les Chambres administratives, soit leurs Inspecteurs particuliers, seront tenus de correspondre avec les Inspecteurs généraux des Ponts &amp; Chaussées pour ce qui pourra les concerner.</li> </ol>

[p. 43]

Projet de résolution à présenter au Corps Législatif concernant les chemins & leur entretien.

Considérant que depuis notre régénération les corvées & droits féodaux personnels sont anéantis,

Considérant que dès lors les grandes routes n'ont pu être entretenues comme par le passé,

Considérant que rien ne seroit plus nuisible à la prospérité de l'Etat qu'un plus grand dépérissement des grandes routes,

Considérant que la plus parfaite égalité doit régner dorenavant dans la cottisation des impositions,

Considérant en même tems qu'il est urgente de prendre des mesures efficaces pour l'entretien des grandes routes,

Le Grand Conseil a résolu

1° A compter dès le mois de ... 1799, toutes les corvées relatives à l'entretien des grandes routes restent effectivement abolies.

2° Les communes ci-devant chargées des charrois pour l'entretien des grandes routes, continueront à les fournir sous une indemnité de 40 batz par journée d'un attelage.

3° L'article deux regarde toutes les communes qui ne sont pas distantes de la grande route de plus d'une lieue, ou deux mille deux cent quarantevingt toises de France; à moins qu'assez de communes se trouvant plus près du chemin, en voulussent dispenser les plus éloignées, afin d'avoir occasion de faire plus de ces charrois.

4° Les particuliers ayant un attelage, des communes que les articles deux et trois regardent, seront tenus de conserver chez eux trois planches de quinze pouces de large, du pied de Berne, et de douze pieds de longueur, pour arranger son char en façon de caisse contenant quatorze à quinze pieds cubes de gravier, pour servir à l'usage de ces charrois.

5° L'Inspecteur chargé de surveiller ces charrois, et l'entretien des chemins, fera enrégistrer à mesure ces charrois, soit journées, à la Municipalité et chez le Receveur des Impositions, et donnera toutes les années une copie de son propre régître à la Chambre administrative.

[p. 44]

6° Le Receveur des Impositions pourra chaque année, sous le visa de la Municipalité, sanctionné par la Chambre administrative, déduire des impositions des particuliers, le montant de leurs charrois faits pour l'entretien des grandes routes.

---

#### Autre Project de résolution

Concernant les loix de police pour les grandes routes.

Considérant l'insuffisance des anciennes Loix & réglemens sur les grandes routes.

Considérant qu'elles ne doivent durer que jusqu'à l'établissement des nouvelles Loix.

Considérant que la plupart sont tombées en désuétude.

Considérant qu'il se commet continuellement des contraventions au sujet des grandes routes, et qu'il y a urgence à faire des loix conservatrices à ce sujet.

Le Grand Conseil a résolu

1° Dans toute l'Helvétie, les haies déjà établies, et celles qu'on pourrait établir dans la suite le long des grandes routes, ne pourront avoir au delà de deux pieds dix pouces, pied de France, de hauteur si le pied est au niveau du chemin; et celles qui seroient sur un tertre n'auront que deux pieds trois pouces. Elles seront toutes les années taillées à cette hauteur, sous peine d'une amende de quatre francs, et de les voir faire abaisser aux frais des communes qui les auroient tolérées au dessus de cette mesure, ces communes ayant leur recours contre les particuliers.

2° A l'entrée des villes, des bourgs et des villages, des deux cotés des grandes routes, jusqu'à la distance de trois mille pieds de France, à compter des premières maisons, les arbres fruitiers seront tolérés près des bords, moyennant qu'aucune branche ne s'étende sur le chemin.

3° Au-delà de la distance précisée à l'article deux, les arbres fruitiers, rapportant fruits, pourront exister de la même manière jusqu'à leur fin; mais dès à présent aucun

[p. 45]

arbre fruitier ne pourra être planté plus près des chemins qu'à trente pieds de distance. Les arbres non encore rapportant fruits, seront transplantés à cet éloignement, dans le délai d'un an, le tout sous peine de les voir arracher à leurs fraix.

4. Tous les arbres non-fruitiers seront arrachés s'ils ne sont à trente pieds de distance des bords du chemin, pour le coté exposé vers le sud; et pour le coté au nord, si leurs branches s'étendent sur la route, ils seront également arrachés dans le délai de six mois. A l'avenir il ne pourra être planté aucun arbre non fruitier qu'à la distance de quarante pieds.

5. Dans les forêts des particuliers, traversées par des grandes routes, tous les buissons et les arbres qui du coté du nord ne seront pas éloignés de vingt pieds du bord seront arrachés dans le délai d'un an; et pour le coté exposé au sud du chemin ils seront arrachés de même jusqu'à la distance de trente pieds.

6. Dans les forêts nationales, et celles appartenant à des publics, traversées par des grandes routes, dans la partie située au nord, les buissons et les arbres qui se trouveront plus près de trente pieds seront arrachés dans le délai d'un an; et dans les parties situées au sud du chemin, les buissons et les arbres seront également arrachés dans le délai ci-dessus mais à la distance de quatre-vingt pieds.

7° A l'avenir, aucune nouvelle forêt ne pourra être plantée plus près de cent pieds des bords des grandes routes.

8° Aucun particulier ne pourra jeter sur les grandes routes, des pierres et des gravois, sans les entasser dans les endroits que l'Inspecteur des Ponts & chaussées marquera. Il est défendu également d'y jeter des ordures et des objets formant embarras sous peine d'un franc d'amende.

[Randbemerkung] Il est à désirer qu'on veuille appuyer fortement pour l'obtention de toutes ces loix réglementaires.

9° Si des particuliers veulent se servir des eaux qui coulent le long des routes, ils les feront passer sur leur possession; et s'ils désirent les faire traverser le chemin, à leur requisition

[p. 46]

L'Inspecteur des Ponts et Chaussées demandera au gouvernement la permission de faire construire à cet effet, et selon les règles de l'art, soit un cassis, soit une coulisse couverte, à leurs fraix.

10° Dans les plaines, si aucune haie ne renferme les possessions, on ne pourra labourer les terres plus près de trois pieds du bord des fossés du chemin.

11° Il [est] défendu de faire des auvents sur les rues ni sur les routes; aucuns toits saillants et jettant leurs eaux pour faire des dégradations. Il est aussi défendu de faire établir dans les rues, soit sur les grandes routes des Escaliers ni bancs formant embarras, sous peine de démolition.

12° Il est défendu de faire sur les routes et les rues des villes et lieux habités; des excavations comme canaux, caves, carrières et communications sans la permission du gouvernement, sous peine des fraix que des dommages pourroient occasionner, et de deux cent livres d'amende.

13° Il est défendu d'enlever des lits des rivières, des torrens et des ruisseaux, aucune pierre, cailloux, gravier, sable ni terre, sans permission du gouvernement, sous peine de cent francs d'amende.

14° Il est défendu de faire des creux ni excavation d'aucune espèce dans les taluds ou berges des grandes routes, ni d'encombrer leurs fossés d'aucune manière, sous peine de quatre francs d'amende et des réparations des dommages.

15° Il est défendu à tous voituriers d'enrayer sans garde-roues de bois, à compter dès le premier Janvier 1799; ceux de fer n'étant dès-lors plus permis qu'aux carosses seulement, sous peine de quatre francs d'amende. Les diligences & fourgons se conformeront à la première partie de cet article.

16. Il est défendu d'atteler sur les grandes routes deux chars chargés, ensemble l'un devant l'autre, sous peine de huit francs d'amende.

17. Il est défendu de charger sur un char, voyageant sur les grandes routes, au delà du poids de quarante quatre quintaux, le poids du char compris. Il est également défendu

[p. 47]

dans le transport des vins et autres liqueurs, de charger sur un char, au delà de neuf cent pots, mesure de Berne.

J'ajouterai ici un Essai pour un projet de résolution sur le tarif des barrières et leur établissement.

Considérant qu'il est de notre intérêt de ne négliger aucun moyen de finance, et sur cela de nous rapprocher autant que possible d'un équilibre avec nos voisins,

Considérant que nos voisins ont établi chez eux des droits de barrières,

Considérant qu'un tel droit est de la nature de ceux qui pèsent le moins sur le peuple, et au aucunement sur les citoyens non aisés,

Considérant qu'il ne peut porter aucune gêne au commerce,

Le Grand Conseil a résolu.

1° Il sera établi et reparti sur les grandes routes de toute l'Helvétie la quantité de ... barrières, ou il sera perçu à chacune un droit de passage suivant le tarif ci-après, savoir:  
par barrière:

		Batz	Crutz
	Un homme à cheval	1.	–
	Un cabriolet ou petit char attelé d'un seul cheval	2.	
	Un cabriolet ou voiture attelé de deux chevaux	2.	2
	Un cabriolet ou voiture attelé de trois chevaux	3.	
	Une voiture attelée de quatre chevaux	3.	2.
	Une voiture attelée de six chevaux	5.	–
	Les chevaux neufs sortant de la République payeront aux dernières barrières, à chacune	3.	–
	Le bétail sortant de l'Helvétie, comme l'article précédent pour les chevaux	3	
Rouliers	Un char de roulier attelé d'un cheval	–	2
	Un char de roulier, attelé de deux chevaux	1.	–
	dit attelé de trois chevaux	–	3
	– attelé de quatre chevaux	1.	–
	Ceux attelés de cinq chevaux	2.	–
	Ceux attelés de six chevaux	3.	2
[p. 48]			
	Les chevaux de mains, et ceux qui seront sellés, quoi qu'ils ne soyent pas montés	–	2

Lucerne Octobre 1798:

J[ean] S[amuel] Guisan

Cap. Ing. Commis

Inspecteur des ponts & chaussées

