

naire des travaux de routes ; mais, heureusement, l'art de les exécuter et de les entretenir a fait des progrès, et plusieurs des nouvelles méthodes peuvent être appliquées avec beaucoup d'avantage aux chemins vicinaux. Nous allons les faire connaître, et donner les instructions nécessaires pour faciliter leur application.

§ 1^{er}. — Tracé et réglemeut des pentes.

Avant de s'occuper de l'amélioration du service d'un chemin vicinal, il faut régler son tracé et ses pentes, sans quoi les travaux d'amélioration seraient à recommencer sur les parties qui éprouveraient des changemens par la suite, quand on voudrait faire disparaître des vices de tracé ou des pentes trop fortes. On ne peut donner ici des règles pour ces sortes de rectifications, parce qu'elles nécessiteraient des explications très-étendues et une sorte de cours. D'ailleurs, ces opérations exigent, pour être bien faites, l'intervention d'un homme de l'art, qui doit avoir l'instruction et l'expérience nécessaires pour les bien exécuter ; nous nous bornerons, en conséquence, à indiquer les principes généraux.

Le premier doit être d'arrêter les directions et le tracé des chemins, en adoucissant les angles et les courbes trop brusques, en utilisant le plus possible les largeurs existantes, mais sans jamais admettre une largeur moindre de six mètres, qui est le minimum fixé par la loi du 9 ventôse an 13 (1).

Le tracé étant arrêté, on doit le fixer par des fossés ou rigoles, et, quand on ne peut en établir, par des bornes. On inviterait ensuite les propriétaires à border ces chemins par des plantations ; on ne peut les y obliger, mais seulement les y engager.

Pour prévenir les erreurs et les anticipations, les propriétaires riverains doivent prévenir le maire de leur commune de l'intention où ils sont de planter, pour qu'il leur fasse connaître la limite du chemin, et les alignemens à suivre.

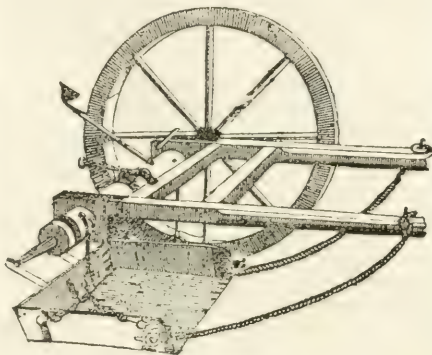
Après la fixation du tracé, l'objet le plus important est le réglemeut des pentes : on doit s'occuper de les adoucir, et surtout de faire disparaître les contre-pentes, c'est-à-dire les montées suivies immédiatement d'une descente, parce qu'il y a double inconvénient, et que ces contre-pentes se trouvant ordinairement dans des terrains un peu montagneux, il arrive presque toujours qu'elles sont suivies de bas-fonds, et qu'il est alors facile et doublement avantageux de couper, ou au moins d'abaisser leur sommet, en faisant servir les déblais qu'ils donnent, à remplir ces bas-fonds ; alors on améliore la route pour toujours, à peu de frais.

Pour faire les terrassemens qu'exigent les redressemens de tracé, ou les rectifications de

pente, le meilleur moyen, quand il n'y a pas d'empierrement, est de soulever et de diviser les terres à déblayer avec des charruës, en employant les plus fortes du pays ; puis on fait enlever les terres ainsi mobilisées avec des tombereaux ou des brouettes, suivant les distances des transports. Quand il y a d'anciens empierrements, il faut commencer par arracher les pierres à la pioche, et les mettre en réserve pour servir plus tard à la formation de la chaussée.

Quand des déblais sont considérables, il y a un grand avantage à employer pour leur transport le tombereau mécanique, inventé récemment par M. PALISSARD (fig. 485). Ce tom-

Fig. 485.



bereau, formé d'une caisse mobile à bord ranchant, montée sur deux roues, est disposé de manière que la caisse se charge d'un tiers de mètre cube, par l'action du tirage des chevaux ; cette caisse, suspendue à l'essieu, étant relevée par l'action d'un levier que fait mouvoir le conducteur, est transportée immédiatement par les mêmes chevaux, et se décharge au remblai sans aucun arrêt, par l'échappement du fond qui s'ouvre et s'abat lorsque le conducteur tourne le crochet qui le retient. Il résulte de plusieurs expériences comparatives faites à Paris et dans plusieurs départemens, que, pour des distances de 50 à 100 mètres, les chargemens et transports faits avec le tombereau mécanique, donnent une économie de plus d'un tiers sur le même travail fait avec la brouette, et que pour les transports plus éloignés, le travail du tombereau mécanique présente une économie des deux tiers pour les distances de 100 à 200 mètres, de moitié pour les distances de 200 à 400 mètr., et d'un tiers pour celles de 400 à 600 mètr. Au-delà de cette dernière distance, il n'y a plus d'avantage à employer cet instrument, parce que le bénéfice que procure son moyen spécial et rapide de chargement et de déchargement est plus que compensé par l'infériorité de la charge, qui n'est que

(1) Le meilleur document à consulter par les sous-préfets et par les maires, relativement à la propriété des chemins vicinaux, aux anticipations, aux usurpations, à la fixation de leurs limites, aux fossés et plantations, aux mesures à prendre pour leur amélioration, leur entretien, leur conservation et leur police, est l'Instruction ministérielle du 7 prairial an 13 sur l'application des lois des 9 ventôse an 12 et 9 ventôse an 13, et l'exposé des dispositions résultantes des lois et instructions sur cette matière, qui se trouve dans le Code de voirie de FLEURIGEON, pag. 378 et suivantes.