Pour leur donner de la consistance et de la fermeté, et les rendre plus difficilement pénétrables à l'eau, il faut les *comprimer avec le cylindre,* qui a encore l'avantage d'empêcher, en effaçant les traces des ornières, que les chevaux suivent toujours la même voie.

Quand un chemin est bien surveillé et bien entretenu, on ne *doit pas attendre*, pour le réparer, *que les bourrelets soient prononcés*, mais s'en occuper dès que les traces des roues, que l'on nomme *frayés,* commencent à se former. Alors il suffit de faire passer le cylindre seul en temps favorable, c'est-à-dire lorsque, le sol étant encore humide, la surface commence à sécher, parce que, dans ce cas, l'action de ce roulage suffit pour refouler les bourrelets naissans dans les frayés et pour les y bien tasser. Lorsqu'on a quelques ressources et qu'on veut commencer à améliorer un chemin, en attendant qu'on puisse y faire une chaussée, on peut *répandre,* de temps en temps avant les roulages, *du sable ou du gravier,* qui, pénétrant dans la terre par l'effet de la pression, augmentera beaucoup sa consistance. Ce répandage se fait avec un tombereau derrière lequel on suspend avec des cordes une large planche inclinée en arrière. Un garçon placé dans le tombereau fait couler le sable sur la planche qui le sème par l'effet de balancement que produit sa suspension.

Il est très-facile, en employant les moyens que l'on vient d'indiquer, *d'entretenir un chemin en terre constamment en bon état, à peu de frais;* car on peut, avec le chevron conduit par un homme et un cheval, et coûtant, tout compris, 8 à 10 francs par jour, et avec le cylindre tiré par 4 chevaux et conduit par deux hommes, lesquels coûteront de 30 à 35 fr. ou 40 fr. au plus, c'est-à-dire avec une dépense totale de 60 francs, aplanir et tasser deux lieues au moins de chemin en terre par jour, ce qui fait 25 fr. par lieue. Cette opération étant facile et peu dispendieuse, on pourra, en la répétant 15 à 16 fois par an, prévenir totalement la formation d'ornières profondes, et par conséquent maintenir un chemin en terre constamment en bon état, avec une dépense annuelle de 400 francs par lieue.

Entretien des chaussées pavées. — L'entretien des chaussées pavées ou en blocage ne peut être fait que par des paveurs de profession et à la tâche, ou par abonnement; il est donc inutile de donner à ce sujet des explications détaillées.

Entretien des chaussées en cailloutis.—L'entretien des chaussées en cailloutis consiste dans le comblement des ornières, qui doit se faire de la même manière que celui des chemins en terre, c'est-à-dire qu'on coupe et divise les bourrelets lorsqu'ils sont encore humides, et on les rejette dans les ornières avec un chevron fortement chargé, à cause de la résistance du gravier, puis on roule avec le gros cylindre.

Quand il n'y a pas de bourrelets, mais seulement des *frayés creusés par l'usé des roues* et des *flaches déterminées par des affaissemens partiels,* ou quand le bombement est usé ou trop affaissé, il faut, pour les réparer, de nouveaux matériaux et un travail particulier, afin d'assurer leur liaison avec les anciens; pour cela, il faut *piquer* à la pioche la surface des parties à garnir ou à recharger; on met à part le *détritus* provenant du repiquage. On met un premier lit de pierres dures, bien cassées à la grosseur d'un œuf de pigeon, on étend dessus une couche très-légère de matières tendres ou du gravier, puis on couvre avec le détritus extrait par le repiquage. Quand les ornières ou les flaches sont profondes, on met la pierre dure en deux couches, dont la première doit être composée de pierres plus fortes que celles de la seconde.

Lorsqu'on a fait une certaine étendue de ces réparations, on les roule au cylindre pour les tasser et les affermir, afin que les roues ne divisent et ne rejettent pas trop aisément les petits rechargemens, comme il arrive souvent lorsqu'on n'a pas eu le soin de les tasser. Quand les réparations sont peu étendues, on se borne à les piloner.

En ayant soin de réparer les petites dégradations à mesure qu'elles se forment, et de regarnir journellement en petites pierres, avec les soins que nous avons indiqués, les ornières et les flaches dès qu'elles commencent à paraître, on n'a jamais besoin de faire des rechargemens de quelque étendue; ils ne sont nécessaires que quand on a laissé un chemin long-temps sans entretien habituel, ou quand le bombement est trop usé; alors, il faut faire ces rechargemens de la même manière et avec le même soin que quand on ajoute une seconde couche de pierres dures à une chaussée, pour augmenter son épaisseur, c'est-à-dire qu'il faut exécuter ce travail en temps humide, commencer par piquer la vieille chaussée, retirer le détritus enlevé par le piquage, étendre la pierre dure en mettant d'abord des pierres un peu fortes au fond, et les plus petites par-dessus; couvrir d'un peu de pierre tendre, cassée menu, puis de détritus, de gravier ou de sable, et rouler.

ART. II. — *Des chemins ruraux.*

Les *chemins ruraux* sont ceux qui ne servent pas aux communications entre les communes, mais seulement aux travaux de la culture; ils n'ont ordinairement qu'une seule voie et sont presque toujours en terre : on peut donc appliquer pour leur amélioration et pour leur entretien, les procédés indiqués ci-dessus pour les chemins vicinaux en terre; mais il arrive souvent, et surtout dans les pays humides et glaiseux, qu'on a besoin de leur donner plus de résistance, sans cependant vouloir y établir une chaussée. Alors, comme ces chemins n'ont ordinairement qu'une seule voie, que les voitures s'y croisent rarement, et qu'on est obligé de mettre une grande économie dans leurs travaux d'amélioration, on peut se borner à *empierrer seulement le passage des roues,* sur 45 à 50 centim. (15 à 18 pouces) de largeur, de chaque côté (*fig.* 491). Pour cela, on fait aux emplacemens de ces rouages, de petites tranchées de 15 à 20 centim. (6 à 8 pouces) de profondeur. On emploie les terres de ces tranchées à remblayer le milieu et les côtés du chemin, qui se trouve ainsi relevé et bombé