équivaut exactement à un plus grand produit obtenu avec les mêmes frais. Ce calcul appliqué à l'immense quantité de marchandises qui couvrent les routes d'un empire populeux et riche, depuis les légumes qu'on porte au marché, jusqu'aux produits de toutes les parties du globe, qui, après avoir été débarqués dans les ports, se répandent ensuite sur toute la surface du continent, ce calcul, dis-je, s'il pouvait se faire, donnerait une économie immense dans les frais de production. La facilité des communications équivaut même à la richesse naturelle et gratuite qui se trouve dans le produit, lorsque, sans la facilité de cette communication, cette richesse naturelle serait perdue. Au Chili et à Buénos-Ayres, et dans quelques autres parties de l'Amérique méridionale, les bêtes à cornes sont si multipliées, et les moyens de communication et de consommation si restreints qu'on les abat constamment pour avoir leur peau et leur graisse; on laisse consommer leurs chairs sur le lieu où ils ont été abattus et leurs ossemens et cartilages, et souvent même les parties musculaires, servent à chauffer les fours de certaines usines. Si on pouvait les transporter sur un marché intérieur ou extérieur où ils serviraient à satisfaire les besoins de la consommation, les revenus du producteur et la richesse générale du pays s'accroîtraient nécessairement de toute leur valeur.

Les voies de communication se divisent en voies terrestres et voies liquides ou fluviales; nous examinerons sous les deux articles suivans les conditions qu'elles doivent réunir.

1° *Voies terrestres.*

Les voies terrestres peuvent se diviser en grandes routes, chemins de fer, ponts, chemins vicinaux, rues des villes, bourgs et villages et sentiers; chacune de ces espèces de voies de communication donne lieu à des considérations particulières que nous allons indiquer successivement.

A. *Des grandes routes.*

Les routes sont les organes principaux de la circulation commerciale; les jurisconsultes les placent, avec raison, dans la catégorie des choses qui sont hors du commerce, et dont en conséquence la propriété n'appartient à personne, mais dont l'usage est réservé à chacun. Les routes doivent être, autant que le permettent les localités, accompagnées de fossés latéraux, soit pour servir à l'écoulement des eaux, soit pour mettre obstacle aux anticipations possibles de la part des propriétaires riverains; leur largeur doit être proportionnée aux besoins de la circulation, et à l'activité de l'industrie nationale.

Deux systèmes se présentent ici en concurrence : le premier est le système anglais, où toutes les routes sont faites par les comtés, sous la direction et surveillance de l'autorité locale. L'état parfait de toutes les routes de l'Angleterre, unies et coulantes comme les avenues d'un beau parc, proclamerait hautement l'excellence de ce système, si l'on ne remarquait pas que le bon état des routes de l'Angleterre résulte moins encore du système qu'ils ont adopté, que de l'esprit d'ordre et de prévoyance de ce peuple remarquable. Les soins et la vigilance qu'ils apportent à tout ce qui peut contribuer à la propreté, à la salubrité et à l'embellissement de leur pays, prouvent suffisamment que tout autre système pour la confection et la réparation des routes aurait également réussi parmi eux. Dans d'autres pays, et particulièrement en France, les voies de communication, dont l'entretien est confié à l'autorité locale, sont presque toujours dans un état déplorable; nous sommes donc portés à croire que le système anglais est excellent, mais qu'il ne peut réussir que chez les peuples déjà parvenus à un haut degré de civilisation, et où il existe des institutions municipales fondées sur des principes de liberté.

Le *second système* est celui que l'on suit en France, où les routes dites royales et les routes départementales sont confiées, quant à leur direction, confection et entretien, à une administration spéciale qui reçoit la dénomination d'administration des ponts et chaussées. Le corps des ingénieurs qui font partie de cette administration est sans contredit le plus instruit de l'Europe; le tracé des routes est toujours savant, elles sont faites sur de vastes proportions d'après les règles de l'art, et coûtent des sommes immenses à l'Etat. Depuis la révolution de 1830, 2000 lieues de routes royales ont été mises par cette administration à l'état d'entretien, et ce nombre, joint aux 4000 lieues qui existaient déjà, forme un immense réseau de 6000 lieues qui porte l'activité et la vie dans toutes les parties du royaume, indépendamment des routes départementales, dont un très-grand nombre a été achevé, soit par la même administration, soit dans quelques départemens par les autorités locales. Cependant nous sommes forcés de reconnaître que nos routes en France sont infiniment moins bien entretenues que celles du pays voisin que nous avons cité. Une administration, quelle que soit l'habileté des hommes qui la composent, ne développe jamais la même activité que des autorités locales soutenues et encouragées par des populations éclairées. Les *tolls* ou péages qui sont établis sur toutes les routes de l'Angleterre leur permettent de couvrir les intérêts des capitaux avancés, et les frais d'entretien par des droits légers imposés sur la circulation des animaux et attelages. Nous examinerons ci-après les avantages et les inconvéniens attachés aux péages. Enfin, le système de l'ingénieur MAC ADAM, qui consiste à construire des routes, non pas avec des blocs de pierres ou de grès, mais avec des fragmens de cailloux superposés d'après les principes de l'art, et dans des proportions de largeur qui ne sont jamais supérieures aux besoins de la circulation, donnent aux routes anglaises et aux routes de l'Allemagne et de la Pologne, construites d'après le même système, une supériorité marquée sur les routes de France. Ces voies de communication sont entretenues avec soin et arrosées par les autorités locales, partout où le besoin s'en fait sentir.

« Les routes, dit très-judicieusement l'économiste distingué que nous avons déjà plusieurs fois cité, doivent en général être calculées pour les besoins de commerce. Une route trop large fait perdre chaque année la