rente de la terre superflue qu'on y a consacrée et les frais d'entretien plus forts que ceux qui sont nécessaires. Plusieurs routes qui partent de Paris ont 180 pieds de large, compris les bas côtés; quand elles n'en auraient que 60, leur largeur excéderait encore tous les besoins et pourraient passer pour magnifiques, même aux approches d'une grande capitale. Le surplus est un faste inutile. Je ne sais même si c'est un faste, car une étroite chaussée au milieu d'une large avenue dont les côtés sont impraticables durant la majeure partie de l'année, semble accuser la mesquinerie non moins que le bon sens de la nation. Il y a quelque chose de pénible à voir un espace, non-seulement perdu, mais mal tenu; il semble qu'on ait voulu avoir des routes superbes sans avoir le moyen de les entretenir unies, propres et soignées, à l'exemple de ces seigneurs italiens qui habitent des palais qu'on ne balaie point. Quoi qu'il en soit, il y a le long des routes dont je parle, 120 pieds qu'on pourrait rendre à la culture, ce qui fait pour chaque lieue commune 50 arpents. Maintenant qu'on mette ensemble le fermage de ces arpents, l'intérêt des frais de confection, et les frais d'entretien de la largeur inutile, et l'on verra à quel prix la France jouit de l'honneur, qui n'en est pas un, d'avoir des routes deux ou trois fois trop larges pour arriver à des villes dont les rues sont quatre fois trop étroites. »

Quoique la construction des routes départementales appartienne, comme celle des routes royales, à l'administration des ponts et chaussées, déja plusieurs conseils départementaux ont voté avec l'autorisation du pouvoir législatif les fonds nécessaires à la confection de quelques-unes de ces routes, et les autorités locales ont fait procéder à leur confection, sans avoir recours à cette administration. Cependant il faut reconnaître que ces empiétemens sur les attributions de l'administration des ponts et chaussées ont été faits sans opposition de sa part, et sans réclamation de la part du ministre de l'intérieur, bien plus, aux termes du nouveau projet de loi sur les chemins vicinaux, ces routes secondaires, lorsqu'elles auront été classées par les conseils généraux au rang des chemins vicinaux, se trouveront sous l'autorité immédiate du préfet. Si ces routes sont faites par les autorités locales avec le soin nécessaire, et d'après les principes de l'art et dans des proportions raisonnables, et que par de mauvais calculs et en voulant trop économiser sur les dépenses, on ne gaspille pas en mauvais travaux les ressources des départemens, cette innovation produira certainement un grand bien par l'activité et l'émulation qu'elle répandra dans nos départemens.

B. *Chemins de fer.*

La construction des voies rapides et économiques de communication, telles que les chemins de fer, offre encore de nouveaux avantages; elle étend le champ d'approvisionnement des grands centres de consommation. Des denrées, qui, par l'éloignement du lieu de leur production, ne pouvaient y être apportées, arrivent ainsi avec facilité et économie et concourent avec avantage à l'approvisionnement des grands marchés. Des bestiaux destinés à la boucherie, qui étaient auparavant obligés de parcourir, à grands frais d'énormes distances, arrivent sans fatigue et sans perdre de leur substance, sur le lieu de leur consommation, aussi frais que s'ils sortaient du pâturage. Les produits de la terre, les matières premières de l'industrie, dont le poids est en général très-considérable, peuvent ainsi être transportés économiquement dans les villes manufacturières où ils doivent être façonnés ou consommés.

L'agrandissement du cercle des approvisionnemens a encore pour effet d'empêcher de grandes variations dans le prix des denrées, car l'approvisionnement est d'autant plus assuré qu'il peut venir de points plus éloignés, et qu'un plus grand nombre de départemens, situés sous des latitudes différentes, peuvent concourir à cet approvisionnement. De plus, la réduction des frais de transport augmente tout à la fois le bien-être des classes pauvres en leur permettant de mieux satisfaire leurs besoins, et celui des producteurs en accroissant la consommation.

Quant à la question de savoir si ces voies artificielles de communication rapide doivent être faites par l'Etat ou par des compagnies, c'est une question complexe et difficile qui a été déjà débattue en divers pays. Peut-être d'ailleurs n'obtiendra-t-elle pas partout la même solution. Dans les contrées riches, où la population est industrieuse, et l'esprit d'association et d'entreprise porté au plus haut degré, l'Etat pourra sans crainte se reposer sur l'activité des compagnies; mais, dans les pays moins avancés, où l'esprit des habitans est timide, et où la confiance a été ébranlée par la mauvaise foi des spéculateurs, qui, trop souvent, inventent et dirigent de pareilles opérations, il serait peut-être désirable que le gouvernement fît les premiers pas, en encourageant ces travaux utiles par des avances, des garanties d'intérêt, ou d'autres avantages analogues.

C. *Des ponts.*

Les ponts facilitent aussi les communications entre les deux rives d'un fleuve; ils peuvent être construits par l'Etat ou l'autorité locale, aux dépens de tous les contribuables, ou mieux par la municipalité ou les concessionnaires qu'elle choisit, en imposant sur tous les passagers un droit de péage (*voy.* ci-après ce mot) proportionné aux dépenses exigées et au revenu probable de la construction. Il est inutile d'ajouter que la force d'un pont doit être en proportion du nombre et du poids des attelages qui doivent le traverser, et que les droits de tonnage et de passage, qui sont toujours fixés par l'autorité supérieure, doivent être proportionnés à ce qu'il a coûté et à la circulation probable qu'il doit faciliter. Les bacs et bateaux de passage sont régis par les mêmes principes que les ponts; à l'autorité supérieure seule appartient le droit de les autoriser et de fixer les droits de péage à payer par les passagers.

D. *Des chemins vicinaux et communaux.*

Pendant longtemps ces expressions, chemins vicinaux, chemins communaux, ont été synonymes et ont servi à désigner les mêmes