objets. Ils sont encore régis par la même loi et par des dispositions identiques, soit qu'ils servent aux usages des habitans d'une même commune, soit qu'ils intéressent à la fois plusieurs communes. Mais une distinction tranchée paraît vouloir s'introduire aujourd'hui entre ces deux expressions. Les chemins communaux destinés à l'usage des habitans d'une seule commune doivent conserver cette dénomination et rester sous la surveillance des autorités locales; mais les chemins vicinaux, qui désormais désigneront les chemins de grande vicinalité qui intéressent plusieurs communes, doivent sortir du régime municipal, pour entrer dans le régime départemental. Ce sont ces chemins qu'il s'agit, dans l'intérêt général, de classer en bloc comme départementaux. C'est la centralisation départementale qu'il faut appliquer à cet objet, parce que ce genre d'attribution forme un des élémens les mieux caractérisés des attributions départementales. Le moyen le plus simple d'arriver à ce but, et en même temps d'éviter les empiétemens que les conseils généraux pourraient être tentés de faire sur les attributions plus étendues de l'administration des ponts et chaussées, c'est de donner aux conseils généraux le droit de déclarer vicinal tout chemin communal, lorsqu'ils penseront qu'il doit être élevé à ce rang, eu égard à son importance, sur l'avis des conseils municipaux et des conseils d'arrondissement, et sur la proposition des préfets. Il faut accorder aussi au même conseil départemental le droit de déterminer la direction que le chemin vicinal doit suivre, de désigner les communes qui doivent contribuer à son entretien, sauf aux préfets à fixer la largeur du chemin et la proportion dans laquelle cha que commune doit contribuer, avec les fonds départementaux, à l'entretien de la ligne vicinale dont elle dépend. — La *prestation en nature*, qu'on semble vouloir conserver, est une ressource difficile à manier, mais qu'il paraît impossible de remplacer ou de convertir en argent dans quelques-uns de nos départemens, au moins quant à présent.

Une innovation utile et appelée par tous les bons esprits, c'est la création d'*agens voyers* nommés et révoqués par l'autorité départementale, chargés d'assurer le bon emploi des ressources et la bonne exécution des travaux. Enfin, pour obtenir de l'ensemble dans les opérations de la vicinalité, et employer avec utilité les divers agens de ce service, il est désirable qu'il soit créé des *chefs* de spécialité, ayant sous leurs ordres tous les autres agens, et ne relevant que du préfet seul.

E. *Des rues des villes, bourgs et villages.*

Les rues des villes, bourgs et villages, *appartiennent au domaine public en général*, et *en particulier au domaine public municipal*, comme spécialement utiles aux habitans des lieux, et sont à la charge des communes de leur situation. Les rues des villes, bourgs et villages remplissent complétement les fonctions des chemins vicinaux; et, soit qu'il s'agisse d'en créer qui n'existaient pas encore, soit qu'il s'agisse de rectifier, élargir ou améliorer ceux qui existaient déjà, c'est toujours la commune à laquelle ils appartiennent qui doit en supporter les frais.

Au surplus, et dans l'intérêt de la circulation et de la régularité des rues, les propriétaires des terrains riverains doivent être soumis à la servitude d'alignement, et à toutes les charges de ville et de police nécessaires à la viabilité et à la salubrité. D'autre part, les rues et places des villes, bourgs et villages doivent être affectées aux servitudes nécessaires à la desserte, et aux commodités et aisances des maisons et héritages adjacents, et spécialement au droit de prendre sur la rue leurs jours, entrée et sortie nécessaires; comme aussi au droit d'y faire les dépôts momentanés des matériaux destinés aux constructions et réparations, aux approvisionnemens du ménage, et toutes autres commodités autorisées par les usages et non contraires aux règlemens de police.

Cela résulte de l'équité et du contrat synallagmatique qui se forme, quoique tacitement, entre l'autorité qui, stipulant dans l'intérêt du fonds public, accorde la faculté de bâtir, et le constructeur qui l'obtient, et qui, en acceptant cet alignement, n'entend certainement pas faire une construction qui puisse un jour n'être pour lui qu'un obscur cachot sans portes et sans fenêtres. Il y a donc de part et d'autre un vrai contrat constitutif de servitudes.

Il serait désirable qu'en France les habitudes de propreté extérieure entrassent davantage dans les mœurs du pays : quelle que soit l'activité et la vigilance des autorités municipales, elles ne peuvent pas faire tout le bien qu'elles désirent, lorsqu'elles ne sont pas secondées par les habitans et par des habitudes conformes aux améliorations qu'elles voudraient introduire.

F. *Des sentiers*

On appelle sentiers ces petites voies de traverses pratiquées dans nos campagnes pour communiquer aux habitations ou aux grands chemins publics.

Ces sentiers appartiennent quelquefois aux communes, et servent à l'usage de tous les habitans; alors les frais de réparation et entretien sont des charges municipales, et le préfet peut ordonner toutes les mesures nécessaires pour en procurer la viabilité. Mais le plus souvent les sentiers destinés au service de quelques habitations ne sont que des chemins de servitude. L'entretien et la réparation doivent alors être faits par ceux qui en font usage. A l'égard de cette dernière espèce de sentiers, on agite aujourd'hui la question de savoir s'il n'y aurait pas avantage pour l'agriculture à les déclarer imprescriptibles, et à soumettre les intéressés à concourir à leur entretien, soit dans la proportion de l'utilité qu'ils retirent de ces chemins, soit dans la proportion des contributions qui grèvent les propriétés que ces chemins desservent.

2° *Des voies fluviales ou liquides.*

Les voies liquides de l'intérieur se classent sous deux divisions principales, la navigation naturelle et la navigation artificielle.