Quoique nos lois rurales, que nous avons fait connaître dans le livre précédent, soient, avec les réglemens administratifs, suffisantes pour guider les *autorités locales* dans la police générale des campagnes, néanmoins il est nécessaire de s'informer si ces autorités s'acquittent avec *vigilance et activité* des devoirs qui leur sont imposés et si l'agriculteur peut se reposer sur elles du soin de le garantir de toute attaque contre sa personne ou ses biens.

Bien que notre pacte fondamental politique ait ordonné une répartition égale des charges publiques en France, il est néanmoins des départemens où l'*impôt foncier* est plus lourd que dans d'autres, des cantons mal cadastrés ou qui ne le sont pas du tout, où il est réparti d'une manière inégale et presque arbitraire; enfin, il est des communes où les *charges communales* sont plus pesantes que dans d'autres, par suite de circonstances locales et accidentelles. C'est à l'administrateur à s'enquérir de ces inconvéniens et à décider si le préjudice qu'ils peuvent lui causer n'est pas balancé par d'autres avantages réels. Enfin il doit prendre en considération les *impôts indirects*, leur assiette et leur mode de perception, et mettre en ligne de compte les *vexations fiscales* auxquelles donne lieu cette perception et qui peuvent entraver son industrie en s'exercant avec plus ou moins de rigueur suivant les localités.

Enfin, sous le rapport politique et administratif, il est d'un très grand intérêt, avant de se fixer dans une localité, d'y connaître la *législation des douanes*, ou au moins les dispositions particulières à la localité auxquelles sont soumis les produits agricoles, et de savoir ceux dont l'introduction est prohibée, ceux qui sont admis après l'acquittement de droits protecteurs de l'industrie nationale, enfin ceux qui reçoivent des primes à l'exportation. On comprend assez, en effet, combien est délicate, en agriculture surtout, pour un département frontière, la question de savoir si on doit créer des denrées agricoles dont la production n'est avantageuse qu'à l'abri de prohibitions ou de droits que des combinaisons politiques peuvent tout à coup lever ou abaisser.

Un département frontière est aussi plus sujet au logement des soldats ainsi qu'aux *envahissemens* et aux maux que la guerre entraîne après elle. Cependant, plusieurs de ces départemens, en France (Nord, Haut et Bas-Rhin, etc.), sont plus industrieux, plus riches et populeux que beaucoup d'autres à l'intérieur qui n'ont jamais éprouvé les chances désastreuses de ce genre, et souvent on trouvera plus d'avantages à former un établissement au sein de ces riches contrées plutôt que d'aller végéter dans une localité pauvre et sans industrie.

§ III. — État économique du pays.

Sous le rapport économique, le pays dans lequel on se propose de se fixer doit être étudié dans ses voies de communication, sa population, ses institutions d'utilité publique et ses capitaux.

1° Les *voies de communication* sont les canaux par lesquels s'écoulent les produits que l'agriculture destine à la consommation publique; plus elles sont multipliées et sûres, plus la circulation y est facile, directe, prompte, et le prix des transports modérés, plus aussi l'agriculture pourra envoyer au loin ses denrées sans grossir trop sensiblement ses frais de production, agrandir son marché et vendre à des prix avantageux. Les voies de communication entre les divers points d'un pays sont la mer, les fleuves et rivières, les canaux et les lacs, les routes, chemins et chemins de fer.

Le transport des denrees agricoles s'exécute presque toujours très économiquement par la *navigation maritime*, et cette voie est une de celles qui agrandissent le plus le marché pour ces produits. Les chances qu'on court par ce mode de transport ne sont guère plus hasardeuses aujourd'hui que celles des autres voies, quand on y met la prudence nécessaire.

Les *grands lacs*, où les bateaux vont à la voile, offrent aussi des moyens sûrs et peu dispendieux de transport pour les denrées agricoles.

Les *fleuves* et *rivières* sont des routes liquides très propres à transporter au loin les produits encombrans de l'agriculture, qui peuvent y voyager à moins de frais que sur les routes ordinaires. Il importe d'abord de rechercher quel est le nombre des rivières qui traversent le pays, leur direction, les localités qu'elles arrosent, comment elles débouchent les unes dans les autres; si elles sont navigables ou simplement flottables; si leurs eaux sont rapides, torrentielles, ou si le cours en est lent, modéré et permet la navigation à la montée aussi bien qu'à la descente; si ce cours est libre ou présente des écueils; si elles sont sujettes à des crues, à de basses eaux qui entravent la navigation; à quelle époque celle-ci a le plus d'activité; si elle est accélérée, lente, sûre ou dangereuse; quels sont les bateaux qui sont employés au transport, les marchés, les lieux de consommation, les centres d'activité commerciale que ces bateaux fréquentent et alimentent; enfin quel est le prix du transport par tonneau (1000 kil.) de marchandises et par kilomètre (1000 mèt.) de distance parcourue.

Les *canaux de navigation*, véritables rivières artificielles, donnent lieu, sous le rapport agricole, à des considérations analogues aux précédentes; seulement il faut donner plus d'attention à leur état d'entretien, aux péages auxquels ils donnent lieu et au nombre d'écluses qu'il faut franchir pour se rendre dans un lieu déterminé.

Les *routes* d'un pays doivent être d'abord envisagées sous le rapport de leur nombre, de leurs embranchemens et des portions du territoire entre lesquelles elles établissent des communications; on prend ensuite en considération leur tracé, leur direction et le relief du pays à travers lequel elles sont percées. Une route directe et en pays plat rend le roulage bien plus prompt, sûr et facile qu'une route sinueuse qui traverse un pays fortement accidenté. On examinera ensuite les matériaux qui les composent, leur résistance, leur solidité et la manière dont ils sont mis en œuvre; puis l'état de réparation ancien et moderne de ces routes, leur asséchement,