

Signatur	CH-BAR#B0#1000-1483#3168-01#1, fol. 58–66 [PDF 103-118]
Transkription	Hans-Ulrich Schiedt
Datum Transkription	28.9.2017
Kontrolle	Norbert Furrer
Datum Kontrolle	3.10.2017

[fol. 58]

N° 783

Rapport et préavis sur le mode à adopter pour l'entretien des chemins.

Lausanne, le 11^e 8^{bre} 1800.

La Chambre administrative du Canton du Léman,
Au Ministre de la Guerre

Citoyen Ministre !

Aussitot que nous eumes reçu la lettre que vous nous avés adressée sous la date du 15^e 7^{bre} passé qui a pour objet la confection et l'entretien des routes, nous la comuniqueames au Citoyen Exchaquet, Inspecteur général des chaussées de ce Canton, et nous lui demandames un rapport sur la question qu'elle renferme. Nous avons l'honneur de vous l'envoyer sous ce pli, mais comme il ne nous a pas paru aussi complet que nous l'aurions désiré, et que nous ne sommes pas complètement de l'avis du Citoyen Exchaquet, nous croyons devoir vous présenter notre opinion sur cette matière, qui nous paraît infiniment importante, nous en rapportant d'ailleurs, à ce qu'il dit, concernant les détails que vous avés demandés.

Nous pensons que les fraix de confection et d'entretien des routes, devraient être tous suportés par ceux qui en jouissent et à qui elles sont utiles, et que l'établissement des barrières est l'unique moyen d'arriver à ce but; que toutes les routes devraient y être assujettées [sic] à l'exception de celles qui sont à l'usage particulier de chaque comune, et des villages entr'eux.

Que nul de ceux qui les pratiquent ne devrait être exempt d'y contribuer excepté les voyageurs à pied.

Que les barrières devraient être établies à des distances variables, suivant l'espèce et la qualité des chemins, toujours aussi éloignées qu'il serait possible, que l'entretien des ponts et chaussées et la perception des droits de barrières dans chaque canton devrait être adjugée par entreprise au plus offrant, et

[fol. 58v]

que le produit de l'enchère excédant celui qui est nécessaire pour l'entretien devrait être employé à la confection de nouvelles routes ou à établir plus solidement les anciennes; quant aux moyens d'exécution, si le principe était adopté l'on devrait prendre des renseignements des Pays où les barrières sont établies, pour les adopter avec les changemens que la différence des localités exigerait.

Nous ne doutons nullement que les droits de barrières, quelques legers que nous croyons qu'ils devraient être, ne produisissent beaucoup, et qu'outre ce qui est nécessaire pour l'entretien des routes l'on aurait les moyens de les perfectionner et de les multiplier, avantages inappréciables pour un Pays; une surveillance active et des clauses penales sévères contre les entrepreneurs les obligeraient à remplir leurs engagements.

On reproche aux barrières d'être incomodes; si en parcourant un espace de 8 ou 10 lieues de chemin l'on est arrêté trois ou quatre fois pendant deux ou trois minutes, cette incomodité n'est pas bien grande, et l'on est bientôt dédomagé de ce retard par la rapidité de la marche sur une belle route; peut être on parlerait plus vrai si l'on disait que c'est moins l'incomodité que le payement qui déplaît; quoi qu'il en soit il nous paraît incontestable que le moyen le plus juste et le plus naturel de pourvoir à la confection et à l'entretien des routes, serait d'en faire faire les fonds à ceux qui les usent et qui les dégradent, en proportion du mal qu'ils y causent, et de l'utilité ou de l'agrément qu'ils en retirent.

Nous suposons que le droit de transit serait aboli, et qu'en établissant les Bureaux de Péages aux frontières, ils n'auraient plus à percevoir que les droits d'entrées et de sorties, exigibles sous des rapports d'intérêts différents de ceux dont il s'agit ici.

Les pays où les Lumières ont fait de nos jours le plus de progrès, où les arts aprochent le plus de la perfection, ont adopté cette mesure; en Angleterre les routes sont de toute beauté et parfaitement entretenues; s'il n'en est pas encore de même en France, c'est que cet établissement ne fait que d'y naître et que les chemins y etaient dans un état affreux de dégradation qui ne peut pas cesser si tot.

Telles sont nos idées et qui répondent à la plupart des questions contenues dans votre lettre; nous y ajouterons quelques observations sur la partie de la 1^{ere} question qui a pour objet les voitures des matériaux.

Dans le canton du Léman les communes sont presque toutes tenues à pourvoir à l'entretien des routes, d'où il résulte une inégalité de charges

[fol. 59]

entr'elles qui est très frappante par une fausse aplication de l'usage annuel, d'après lequel elles entretiennent les chemins construits à leur usage et pour leur utilité. Quoi qu'il en soit, entendrait on qu'elles concouressent toutes à faire les charoires nécessaires pour les routes qui seraient à la charge de l'Etat, ou bien celles sur le territoire

desquelles existeraient ces routes, seraient elles seules chargées de ces corvées; dans le premier cas, ce serait supposer à l'Etat un intérêt à part et distinct de celui des communes; mais comme ce sont toutes les communes réunies qui le composent, son intérêt et le leur doivent être les mêmes. Il n'y aurait donc rien à gagner pour lui par cet arrangement. Nous pensons au contraire, que c'est une erreur de croire que les charoiers seraient plus dispendieux s'ils étaient à sa charge, il les obtiendrait à meilleur prix par ses agens que ne le feraient les communes qui les mettraient à l'enchère et comme chés la plupart il n'y aurait pas de concours, elles leur couteraient fort cher. Deplus si toutes y concouraient, suppose-t-on que celles qui sont à 2, 4, 6 lieues de distance d'une route à établir ou à réparer, y viendraient avec leurs voitures; mais quels frais énormes pour elles plus que pour celles qui seraient à portée, ou bien celles-là contribueraient-elles par de l'argent, et celles-ci par les voitures; alors quelle inégalité de charges; et où s'arrêter pour déterminer les différences?

Si par contre les communes sur le territoire desquelles seraient les routes à la charge de l'Etat devaient contribuer seules aux charoiers. Ce serait consacrer une obligation qui ne nous paraît pas bien légitimée et qu'il ne conviendrait pas d'adopter pour une nouvelle organisation.

Dans l'origine des communes, elles établirent sur leur territoire des chemins pour leur usage, et pour leur utilité particulière, et parce qu'elles les ont construits et maintenus devrait-il en résulter que lors qu'une autorité supérieure ordonnerait qu'il en fut construit d'autres, pour d'autres usages et pour une autre utilité que la leur, elles seraient obligées de concourir à leur construction et de les maintenir? Non, telle est cependant l'origine de cette obligation. L'on dira peut-être qu'il est utile pour une commune d'être sur une grande route; cette utilité est bien minime en comparaison de la charge qui en résulte pour elle; plusieurs n'en tirent aucun avantage, et il en est même sur lesquelles une grande route est établie, qui n'en font aucun usage.

Et qu'importe à toutes, et surtout à ces dernières que des milliers de quintaux de marchandises traversent la Suisse pour enrichir le commerce, sans qu'il

[fol. 59v]

concoure pour sa part aux frais d'entretien des routes, et pourquoi à l'un tout le bénéfice et à l'autre toutes [sic] la charge.

Il nous paraît démontré que les inconvénients et les difficultés qui résulteraient de charger les communes des voitures des matériaux, même en les payant, seraient plus grand[s] que si l'Etat en était chargé; mais il serait encore plus avantageux de mettre en entreprise l'entretien des routes, parce que les entrepreneurs, pour obtenir un meilleur prix choisiraient les moments pendant lesquels l'agriculture n'occupe pas les bêtes d'attelage aux travaux de la campagne, ce qui tendrait à favoriser en même temps l'agriculture.

S'il était à craindre que l'affranchissement des charges des communes pour l'entretien des chemins, fut un obstacle à une organisation [sic] plus juste, plus raisonnable, et meilleure, dans cette partie importante de l'administration, l'on pourrait proposer comme une compensation le rachat par elles, de cette obligation, mais à un taux bas et modéré d'autant qu'elles ont conçu l'espérance d'en être soulagées par la Révolution.

Salut & Considération

J[ean] P[ierre] E[lie] Bergier Administrateur

[...]

[fol. 60]

N° 783

[Handschrift von Exchaquet]
Rapport & Préavis sur un nouveau
mode d'entretien des
Routes

Nota.

[In anderer Handschrift:]
Il faut voir la lettre d'envoi
N° 783.

[fol. 61]

Liberté – Egalité

En conséquence de l'ordre de la Chambre Administrative en date du 16^{me} Septembre 1800, l'Inspecteur soussigné a l'honneur de répondre aux questions proposées par le Ministre de la Guerre dans sa lettre du 15^{me} du dit mois de Septembre au sujet de l'entretien des Routes.

Article 1. Il estime que la dépense annuelle pour l'entretien des Chemins du Canton du Léman de la première & seconde classe détaillés dans le Tableau suivant des Routes, montera à la somme d'environ vingt cinq mille sept cent

francs, & qu'en conséquence l'État doit percevoir soit au moyen des péages, soit des barrières ou droit de route un équivalent à cette somme.

Il faut observer ici que cette estimation a été faite dans la supposition que la loi chargera les communes des charrois, moyennant une modique indemnité réglée & fixée suivant la table ci-jointe.

[fol. 61v]

Distance moyenne de la carrière à la chaussée rechargée	Prix de la toise courante de recharge ordinaire, ou d'un char de gravier de 16 à 17 pieds cubes, soit de 2 pouces d'épaisseur de couche sur 10 pieds de largeur		Distance moyenne de la carrière à la chaussée rechargée	Prix de la toise courante de recharge ordinaire, ou d'un char de gravier de 16 à 17 pieds cubes soit de 2 pouces d'épaisseur de couche sur 10 pieds de largeur	
	Toises	batz rap[pes]		Toises	batz rap.
100.	1.	5.	1100.	6.	5.
200.	2.	..	1200.	7.	..
300.	2.	5.	1300.	7.	5.
400.	3.	..	1400.	8.	..
500.	3.	5.	1500.	8.	5.
600.	4.	..	1600.	9.	..
700.	4.	5.	1700.	9.	5.
800.	5.	..	1800.	10.	..
900.	5.	5.	1900.	10.	5.
1000.	6.	..	2000.	11.	..

La demie recharge de gravier de 8 à 8½ pieds cubes, soit de demi char par toise courante faisant une couche d'un pouce d'épaisseur serait payée à la moitié du prix porté dans la table, & la recharge double soit de deux chars par toise & de 4 pouces d'épaisseur de couche à un prix double.

Cette table a été calculée sur le principe qu'un attelage chargé de 16 à 17 pieds cubes doit gagner £ 2 par jour, outre 5 rapes pour les chargeurs par chaque char.

[fol. 62]

Considérant que chacun doit des sacrifices à la Patrie, en concourant à la prospérité publique, les communes doivent être chargée[s] de quelques parties de l'entretien des Routes:

1° par le résultat des prix portés dans la table ci-dessus, qui sont au dessous du prix moyen des voitures dans le Canton du Léman; 2° par les petits fraix de carrière & indemnités de passage qu'il convient, à mon avis, de laisser à la charge des communes, sans quoi l'État seroit surchargé par ces indemnités; car sans cette réserve les communes vendront les fonds communs où il se trouve des graviers, & les indemnités ou rachats avec les passages deviendront ensuite des objets très considérables; 3° en obligeant les communes à fournir des corvées publiques pour réparer & arrêter les ravages causés aux Routes par les inondations, & pour ouvrir les chemins engorgés par des amas de neiges; 4° en les astreignant à fournir des manouvriers nécessaires,

[fol. 62v]

hors des saisons des récoltes & des semailles, à un prix modique, qui peut être fixé dans le Canton du Léman à huit batz la journée; 5° en laissant à la charge des communes les chaussées & les pavés dans les villes & villages; aussi les ponts dans les villes; 6° en obligeant les propriétaires des aqueducs d'irrigation & des canaux de moulins & d'artifices à les entretenir suivant l'ancien usage.

Article 2^{ème}. Je crois que les réparations actuellement existantes peuvent rester, en prenant pour base que chaque commune doit être chargée de ce qui restera relatif à l'entretien des chemins sur son territoire; sauf quelques modifications là où une commune a droit d'attendre des secours de ses voisins

[fol. 63]

soit à cause d'une étendue de chemins très disproportionnée à sa force, soit à cause de transactions faites entr'elles. Il me paroît que l'État ne doit & ne peut se charger de l'entretien des Routes comme il est dit dans le premier article, que pour les chemins de la première & de la seconde classe, & non des deux dernières, qui sont en si grand nombre que l'on en estime l'étendue à huit cent lieues, chacune de 18000 pieds de Berne. Ce Canton est à peu près de 96 lieues carrées de surface horizontale.

[fol. 63v] UND [fol. 64]

Première Classe. Les Grandes Routes fatiguées par les transports du commerce & par les voitures & les Diligences.

	Routes	Lieux où elles commencent & où elles finissent	Lieux intermédiaires sur la Route	Nombre des Ponts de la Route	Etenduë de la Route	Estimation des fraix de l'entretien annuel de la Route, y compris les Ponts, les aqueducs & les murs d'épaulement
					Lieues	Franc.
1.	Route de Lausanne à Berne.	Lausanne & Grange sous Trey.	Montpreveyres, Car[r]ouge, Bressonnaz, Moudon, Lucens, Henniez, Marnens.	18	7 1/3	4200
2.	Route de Lausanne à Geneve.	Lausanne & la borne de Brail frontière de France.	Préveranges, Morges, Allamand, Rolle, Nyon, Coppet.	27	9	2400
3.	Route de Moudon à Yverdon & à Jougne.	Moudon & la borne de France vers chez les Bourgeois rière Ballaigues.	Thierrens, Chanéaz, Prahin, Donneloye, Pomi, Yverdon, Treycovagne, Suscévaz, Mathoud, Valleyres, Lignerolles, Ballaigues.	9	8 1/4	2400
4.	Route de Lausanne en Vallais	Lausanne & le Pont de St Maurice.	Pully, Paudex, Lutry, Villette, Cully, St Saphorin, Vevey, La Tour, Clarens, Vernex, Chillon, Villeneuve, Rennaz, Roche, Aigle, Bex.	24	10 1/2	3100
5.	Route de Moudon à Vevey.	Carrouge & les Gonnelles.	Mezières, Servions, les Cornes de Cerf, Chexbres.	6	3 2/3	1500

6.	Route de Morges à Cossonay & à Orbe.	Morges & la croisée sous Valleyres.	Romanel, Aclens, Gollion, Alens, Cossonay, La Sara, Pompaples, Arnex, Orbe.	5	5 3/4	1100
7.	Route d'Yverdon à Neufchâtel.	Yverdon & la frontière du Comté de Naufchâtel près de La Lance.	Grandson, Onnens, Corcelles, Concise.	6	2 2/3	600
8.	Route de Lausanne à Pontarlier.	Lausanne & la croisée au dessus de Lignerolles	Prilly, Crissier, Mex, Penthaz, Cossonay, La Sara, Pompaples, Croix, Brétonnières, Les Clées.	4	4 3/4 Une partie de l'étenduè de cette route est déjà comprise au N° 6.	900
9.	Route de Vevey à Châtel St Denis.	Vevey & la borne de Canton près de Châtel	Le Châtelard rière Corsier.	1	1 1/2	450
10.	Route du Pont d'Allamand à la Vallée de Joux.	Le Pont d'Allamand & Le Brassu.	Aubonne, Montherod, Gimel.	4	5 1/4	900
11.	Route de Rolle à la Vallée de Joux	Rolle & Gimel.	Mont.	3	1 1/2	300
				Ponts 107	Lieues 60 1/6	£ 17850
[fol. 64v] UND [fol. 65]						
12.	Route de Nyon aux Rousses.	Nyon & la borne de la France vers la Cure des Rousses.	Trélex, St Cergue	2	3 1/2	650
13.	Routes de L'Etraz de Nyon à Cossonay	Nyon & Cossonay.	Gland, Luins, Vinzel, Bursins, Mont, Féchy, Aubonne, Lavigny, Bussy, Clarmont, Cottens, Grancy, Senarclens.	6	6 3/4	1200
Seconde Classe. Les Routes du second ordre moins fatiguées, qui ne sont pas aussi utiles au public, au commerce & qui servent plutôt de communication des villes & au débouché de la contrée						
1.	Route d'Yverdon à Payerne	Yverdon & la limite du Canton entre Yvonnand & Cheires	Clindy [Clendy], Yvonnand.	5	2 1/4	700

2.	Route de Morges au Pont dans la Vallée de Joux	Morges & le Pont du Lac de Joux	St Saphorin, Collombier, Cottens, Severy, Pampigny, Villars Bouzon, l'Isle, la Coudre	4	5 3/4	1000
3.	Route de Cossonay au Pont.	Cossonay & l'Isle.	La Chau, Chavannes.	1	1 1/2	300
4.	Route de Lausanne à Yverdon.	Lausanne & Yverdon.	Romanel, Chesaux, Etagnières, Assens, Echallens, Vuarrens, Essertines, Valeyres.	2	6	1100
5.	Route de Nyon à Gex.	Nyon & Crassier.	Eysins, Borrex.	1	1	200
6.	Route de l'Estraz de la Coste à Gex	La croisée sous Begnins & la limite de France à Vandome rière la Rippe.	Vich, Coincins, Trélex, Gingins.	1	2 2/3	300
7.	Route de St Cergue à Versoix.	La croisée sous la Côte de Trélex & la borne de Brail près de Versoix.	Gingins, Chésereux, Crassier, Bogis, Chavanne, Commugny, Mies	3	3 1/2	650
8.	Route d'Orbe à la Vallée de Joux	Orbe & le Pont.	Agiz, Bofflens, Croix, Romainmotier, Premier, Vaulion.	1	4 1/2	800
9.	Route d'Essertes à Oron	La croisée d'Essertes & Oron.	Essertes, Châtillens	4	3/4	200
10.	Route du Pays d'Enhaut	Les Limites des Cantons entre Gessenay [Gstaad] & Rougemont & entre Rossinière & Montbovon	Rougemont, Château d'Oex, les Moulins, La Tinne.	7	3 1/4	650
11.	Route de Lausanne au Port d'Ouchy.	Lausanne & Ouchy			1/3	100
				Ponts 37	Lieues 41 3/4	£ 7850
				D'autre côte 107	60 1/6	£ 17850
				Ponts 144	Lieues 101 11/12	£ 25700

[fol. 65v]

Les autres chemins du Canton du Léman ne peuvent être considérés que comme des traverses ou communications de village à village, & je crois qu'il seroit nuisible à l'État de multiplier les grandes Routes, en établissant des passages de commerce parallèles & peu éloignés les uns des autres pour communiquer aux mêmes lieux principaux.

Il faut observer que dans l'estimation ci-dessus on s'est borné aux fraix de l'entretien annuel des Routes & que ce tableau ne présente pas l'état des dépenses extraordinaires pour la reconstruction de plusieurs parties de ces Routes, que l'on peut bien compter à un tiers de leurs étendues; parties de chemins qui n'ont point encore été rétablies.

Article 3^{me}. Je crois que le droit de route ou les barrières doivent être établies seulement dans les grands chemins où les marchandises passent; & que ce système n'est point applicable aux chemins de communication dans l'intérieur & de traverse. Je crois d'ailleurs que

[fol. 66]

le droit de route doit porter non seulement sur les marchandises, mais encore sur les carrosses & les voitures de luxe, & non sur les chars portant les récoltes de la contrée, ni sur les petits chars à un cheval sans marchandise, ni sur les voyageurs à cheval ou à pied.

Article 4^{me}. L'établissement à neuf des grandes routes de la première & de la seconde classe me paroissent [i. e. paroît] devoir être faites [i. e. fait] par l'État au moyen d'une imposition au sol additionnel à l'impôt territorial dans le Canton.

à Aubonne le 29^{me} Septembre 1800

H. Exchaquet Inspecteur des Ponts & Chaussées du Canton du Léman.