

Renseignements relatifs aux chemins vicinaux en Suisse.

Récapitulés par le Bureau fédéral de statistique.

(Fin.)

§ 5.

Prestations en nature.

XV. Les habitants ou propriétaires sont-ils tenus de fournir un certain nombre de journées de travail en nature?

XVI. Cette obligation est-elle uniforme dans toutes les communes, en vertu d'une disposition légale générale, ou n'existe-t-elle que dans certaines communes, en vertu de décisions individuelles des conseils locaux?

XVII. A-t-elle un caractère permanent, ou n'est-elle employée qu'accidentellement?

XVIII. Le travail en nature peut-il être exigé pour d'autres travaux que pour les chemins?

XIX. Peut-il être exigé pour tous les chemins indifféremment ou seulement pour ceux qui sont à la charge de la commune ou à la charge de la province?

XX. Sur qui porte l'obligation du travail en nature, et combien de journées d'hommes, de voitures, d'animaux, etc., comporte-t-elle?

XXI. La prestation en nature (ou la corvée) est-elle rachetable en argent? Si elle peut être convertie en argent, est-ce ainsi qu'elle est généralement acquittée, ou au contraire le contribuable préfère-t-il l'acquitter en nature?

XXII. Quel est, approximativement et en moyenne, le taux du prix de rachat en argent pour la journée d'homme?

XXIII. La prestation en nature est-elle acquittée facilement par les populations? Rencontre-t-elle au contraire des résistances?

Canton de Zurich.

Il n'existe pas de dispositions légales cantonales régissant cette matière, et l'Etat n'a pas à s'en occuper. Il est bien rare que des prestations en nature soient imposées aux habitants ou propriétaires.

Canton de Berne.

Dans les communes où l'entretien des routes communales est à la charge des habitants, ceux-ci doivent faire des corvées dont il est tenu compte. Pour de nouvelles constructions de routes communales on emploie en général un entrepreneur. L'entretien des routes communales est partout à la charge des communes. Cette obligation leur est imposée par une disposition légale; elle a un caractère permanent.

Il peut être exigé un travail en nature autre que celui pour les routes, par exemple pour la fortification ou la défense des rives. Cette prestation est prescrite pour la

plupart des cas par un règlement spécial. Elle ne peut cependant être imposée que pour les travaux relatifs aux routes qui sont spécialement désignées dans le règlement.

Chaque habitant, les pauvres exceptés, est tenu de faire des corvées en journées d'hommes ou d'animaux et de voitures dans la proportion de sa fortune. Le nombre des journées, voitures, etc., est fixé d'après l'importance de la construction.

La prestation en nature peut être acquittée en argent, selon les prescriptions des règlements des communes.

Dans les villages de la campagne on fait peu usage de ce droit de rachat, tandis que dans les localités aisées on l'usite fréquemment. En général, on préfère acquitter la prestation en nature ou de la faire servir par des domestiques, ouvriers, etc.

La journée de corvée est payée de fr. 1 à fr. 2 selon la contrée.

La prestation en nature est acquittée facilement sans qu'il soit fait de résistances, à moins que des personnes se croient injustement imposées.

Canton de Lucerne.

Les prestations en nature soit corvées ne se font plus que très-rarement. Les travaux de routes sont en majeure partie remis à l'accord, et des cantonniers sont employés pour l'entretien. Toutefois les communes ont la faculté de racheter en argent les prestations qui leur sont imposées, mais les particuliers ne peuvent être contraints à faire des corvées, et ceux qui s'y refusent doivent acquitter leurs prestations en argent.

Canton d'Uri.

L'Etat n'exige point de corvées, mais seulement dans les petites corporations elles sont exigées pour des travaux de diguement.

Canton de Schwyz.

La loi ne prescrit point de prestations en nature; pour les routes communales elles sont quelquefois ordonnées par des décisions de la commune paroissiale.

Canton d'Unterwalden-le-Haut.

Les prestations en nature ne sont plus en usage dans ce canton.

Canton d'Unterwalden-le-Bas.

Il peut être exigé des prestations en nature (corvées) pour la construction de routes cantonales et de routes communales, si ces dernières sont subventionnées par l'Etat. Cette obligation résulte des dispositions légales.

Toutes les personnes du sexe masculin qui ont atteint l'âge de 20 ans, ainsi que toutes les femmes qui possèdent une fortune dépassant fr. 2000 sont tenus de faire des corvées. Cette prestation est généralement rachetée. Le taux du prix de rachat pour la journée d'homme est en moyenne de 80 cents.

La prestation en nature n'est pas facilement acquittée et les entrepreneurs n'aiment pas les employer.

Canton de Zoug.

Il n'est point exigé des habitants de prestations en nature pour l'entretien des routes.

Canton de Fribourg.

Pour l'entretien des routes communales le conseil communal peut requérir des prestations en nature de tout habitant, chef de famille ou d'établissement, bourgeois ou non, de même que de tout propriétaire d'immeubles situés dans la commune.

Celui qui possède un attelage peut être astreint à des voitures.

Les prestations en nature sont appréciées en argent et peuvent être acquittées en nature ou en argent au gré du contribuable.

Cette obligation s'applique à toutes les communes du canton.

Le travail en nature peut être exigé pour tous les cas de force majeure, tels que déblais de neiges, dégradations provenant d'inondation et pour l'endigement des cours d'eau.

Il ne peut cependant être exigé que pour les chemins reconnus communaux, les autres chemins, tels que ceux d'exploitation de dévestiture et de servitude sont à la charge des propriétaires intéressés.

L'obligation du travail en nature porte sur les propriétaires d'immeubles bâtis ou non bâtis. Le nombre de journées d'hommes, de voitures, d'animaux est répartie chaque année à nouveau, suivant les besoins. Le rôle de la contribution immobilière sert de base à cette répartition sans déduction de dette. La base de répartition varie selon les difficultés communes.

La prestation en nature est, comme il est déjà dit plus haut, rachetable en argent, mais généralement le contribuable l'acquitte en nature, parce que ces prestations ont lieu à une saison où les travaux de la campagne le lui permettent.

Le taux du prix de rachat pour la journée d'homme varie de 80 cents. à 2 francs par jour suivant le nombre d'heures de travail. Dans beaucoup de communes elle se rachète au moyen de 20 cents. par heure de travail.

La prestation en nature a lieu d'une manière satisfaisante et elle rencontre rarement des résistances. Si le cas se présentait, l'administration peut la faire exécuter d'office aux frais des récalcitrants.

Canton de Bâle-Ville.

Les prestations en nature ne sont plus en usage pour la construction de chemins vicinaux dans les communes de ce canton. Cependant il est d'usage que des communiars qui sont dans le besoin peuvent gagner par leur travail le montant de leur imposition.

Canton de Bâle-Campagne.

Pour la construction et l'entretien des chemins vicinaux les intéressés se répartissent le travail entr'eux. La journée de travail peut être rachetée en argent, mais elle est généralement acquittée en nature. Le taux du prix de rachat pour la journée d'homme est en moyenne de fr. 1. 80 cents. à fr. 2. 40 cents. Les travaux importants sont remis à l'accord.

Dans les contrées agricoles les travaux de chemins se font ordinairement à une époque où les travaux de la campagne ne sont point pressants, par conséquent les cultivateurs ont le temps de construire ou réparer leurs chemins. Ces travaux se font généralement volontiers et sans résistance.

Canton de Schaffhouse.

L'obligation de fournir du travail en nature n'existe plus dans la plupart des communes. Les travaux sont remis à la journée et payés par la caisse communale. Dans les communes où les prestations en nature sont encore exigées, elles le sont en vertu d'un règlement projeté par le conseil communal et adopté par la commune. Dans le cas de recours, c'est le Conseil d'Etat qui prononce.

Il se présente aussi des cas où d'autres travaux se font par corvées, par exemple pour l'enlèvement des décombres des foyers d'incendie, pour l'établissement de conduits d'eau, etc.

Les corvées ne sont exigées dans la règle que pour les routes dont l'entretien est à la charge des communes.

En hiver, pour le déblaiement des neiges sur les routes cantonales on exige l'assistance des communes.

Les obligations de fournir des prestations en nature dans les communes où elles sont encore exigées, frappent les bourgeois ou habitants qui ont droit de suffrage ou sont intéressés à la construction ou à l'entretien des routes; et c'est de manière à ce que chaque possesseur de voiture doit fournir des travaux dans la proportion de ses moyens et chaque autre citoyen ou habitant doit exécuter des travaux de main selon ses forces.

La plupart des communes ont écarté les corvées pour l'entretien des chemins communaux et les ont remplacées par une imposition de la propriété.

Elles paient aux ouvriers fr. 2 à fr. 2. 50 cents. pour la journée et aux possesseurs de voitures par bête de trait fr. 2 à fr. 4, ou bien elles remettent les travaux

à l'accord et répartissent les frais sur les habitants dans la proportion de leurs propriétés.

Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures.

Il n'est point exigé de prestations en nature (corvées) dans ce canton.

Canton de St-Gall.

Il n'existe pas de dispositions légales pour obliger les habitants ou les propriétaires à des prestations en nature (corvées). Il arrive parfois que dans des constructions de routes les intéressés se prêtent volontairement à des travaux ou prestations en nature.

Canton des Grisons.

Les habitants ou propriétaires d'une commune, qui possèdent des attelages, sont astreints à faire annuellement des charriages de gravier.

Cette obligation n'est pas uniforme dans toutes les communes, mais elle existe partout, et elle a un caractère permanent. Cette prestation en nature ne peut être convertie en aucune manière.

De pareils charriages de gravier doivent être faits par les possesseurs d'attelages non-seulement dans les communes pour l'entretien de leurs, mais aussi pour les grand'routes et les routes des montagnes.

Cette obligation envers l'Etat de conduire le gravier est imposée aux communes. On peut en évaluer le coût à la somme de fr. 10,000.

Elle peut être convertie en argent, mais dans la plupart des cas elle est acquittée en nature.

Le taux du prix de rachat pour la journée d'homme est en moyenne de fr. 2.

Les prestations en nature sont acquittées sans résistance.

Canton d'Argovie.

Les habitants ou propriétaires à la campagne sont tenus à fournir un certain nombre de journées de travail en nature, mais non pas les habitants des villes.

Cette obligation n'est pas uniforme dans toutes les communes, elle n'existe que dans un certain nombre d'elles et en vertu de leur propre décision.

Elle peut avoir, suivant la contrée, un caractère permanent ou n'être employée qu'accidentellement.

Le travail en nature peut être exigé pour les chemins, pour les travaux de forêts et les travaux d'endiguement de rivières.

Il ne peut être exigé que pour les chemins qui sont à la charge des communes.

La prestation en nature (ou la corvée) est rachetable en argent; mais généralement le contribuable préfère l'acquitter en nature.

Approximativement et en moyenne le taux du prix de rachat en argent pour la journée d'homme est de fr. 1. 50 cents.

La prestation en nature est acquittée assez facilement par la population; elle rencontre en général peu de résistance.

Canton de Thurgovie.

Les communes doivent fournir des travailleurs à corvées pour l'entretien des routes. Cette obligation a un caractère permanent et est uniforme dans toutes les communes.

Ce travail en nature peut être exigé des communes situés au bord d'un fleuve quand ce dernier est prêt à déborder et quand il y a du danger, les habitants sont obligés de faire des corvées.

De pareilles prestations en nature peuvent être exigées pour les routes de toutes les classes.

L'obligation de fournir du travail en nature est à la charge des communes suivant leur grandeur; elles doivent fournir six à douze voitures à deux animaux par jour avec les hommes nécessaires, et cela pendant deux à trois jours par année pour les chemins de première classe; pour ceux des autres classes le nombre des journées n'est pas fixé.

La corvée est rachetable, mais généralement les habitants préfèrent fournir voitures et ouvriers que de payer une indemnité.

Le prix de rachat en argent est de fr. 3 par jour et par homme et de fr. 8 pour la fourniture d'une voiture à deux traits par journée.

La prestation en nature est facilement acquittée par la population et rencontre rarement des résistances.

Canton du Tessin.

L'entretien des routes cantonales et de district est remis à l'adjudication pour des termes de cinq ans au minimum et de dix ans au maximum.

Pour les routes de district chaque personne faisant partie d'une compagnie (consorzia) est tenu de faire trois jours de travail par année. Cette prestation est rachetable. Le prix de rachat pour la journée d'homme est d'environ fr. 3.

Canton de Vaud.

Des prestations en nature ne paraissent pas être exigées dans ce canton.

Canton du Valais.

Les habitants peuvent être tenus de fournir un certain nombre de travail en nature en déduction de leurs impôts. Cette obligation est uniforme dans toutes les communes en vertu de la loi sur les charges communales.

Elle a un caractère permanent. Ce travail en nature peut aussi être exigé pour d'autres travaux que pour les chemins. Il peut être exigé pour tous les chemins de deuxième, troisième et quatrième classe et les chemins non classés.

La prestation en nature est rachetable en argent; cependant la majeure partie de la population préfère faire les corvées. Dans les vallées la journée d'homme se paie fr. 1: 80 cents. à fr. 2; dans la plaine fr. 2 à fr. 2. 50.

La prestation en nature est facilement acquittée par les populations, mais il y a beaucoup de perte de temps.

Canton de Neuchâtel.

Les corvées, soit prestations d'un certain nombre de journées de travail en nature n'existent plus chez nous.

Canton de Genève.

L'entretien des chemins à la charge de l'Etat n'est jamais fait par des prestations en nature. Dans quelques communes seulement il est fait de cette manière, le plus grand nombre préférant payer les travaux d'entretien, ce qui a été reconnu plus avantageux soit au point de vue de la qualité du travail, soit à celui de la dépense. La prestation en nature est habituellement basée sur l'impôt foncier. Elle peut être convertie en argent. Le prix de rachat pour la journée d'homme varie en général de fr. 2 à 3, celui pour la journée de cheval de fr. 5 à fr. 6. La prestation en nature est facilement acquittée, lorsqu'on n'en demande pas l'exécution au moment des travaux pressants pour la campagne.

§ 6.

Personnel.

XXIV. L'Etat a-t-il des agents *spécialement* chargés d'inspecter les routes et chemins construits et entretenus par les communes?

XXV. Lorsqu'un chemin est construit aux frais de la province, par qui la construction est-elle surveillée au point de vue technique.

Les agents sont-ils assujettis à des justifications préalables d'aptitude?

Par qui sont-ils nommés?

Par qui sont-ils payés?

XXVI. Lorsque le chemin est construit, place-t-on en permanence sur son parcours des agents chargés de l'entretien?

Par qui sont-ils nommés?

Par qui sont-ils payés?

XXV^{bis} et XXVI^{bis}. Questions analogues pour le personnel chargé de la construction et de l'entretien des chemins qui sont à la charge des communes.

Canton de Zurich.

L'Etat n'exerce pas de surveillance spéciales sur les routes communales. La surveillance de la construction des routes cantonales se fait par l'inspecteur des routes et l'ingénieur du district, lesquels sont nommés par le Conseil d'Etat et salariés par l'Etat.

Quant à l'entretien des routes après l'achèvement de leur construction, il se fait par des cantonniers qui sont nommés par la Direction des travaux publics pour les routes de première classe et par les préfets de district pour les routes de seconde classe. Ils sont salariés par l'Etat.

Les voyers des routes communales sont nommés et salariés par les communes.

Canton de Berne.

Les routes cantonales, leur construction et leur entretien sont surveillés et inspectés par la Direction cantonale des travaux publics, qui a pour fonctionnaires:

l'ingénieur en chef du canton, et
les six ingénieurs de district.

Ils ont sous leurs ordres les inspecteurs des routes et les cantonniers.

Cette autorité a également la surveillance des routes communales, laquelle est exercée en premier lieu par les préfets des districts.

Les nouvelles constructions de routes cantonales se font sous les ordres de la Direction des travaux publics et spécialement sous la surveillance de l'ingénieur du district, celles des routes communales sous la surveillance spéciale d'une commission communale, toutefois sous la direction du chef du Département des travaux publics et de l'ingénieur du district. Les inspecteurs nommés pour diriger les travaux sont, en général, connus d'avance et n'ont à produire la preuve de leur capacité que dans des cas exceptionnels. Pour les constructions de routes cantonales ils sont nommés par la Direction des travaux publics et payés par l'Etat; pour les constructions de routes communales leur nomination est faite par la commission des routes et est ratifiée par la Direction des travaux publics, et leur traitement est à la charge des communes ou il se prélève sur le subside accordé par l'Etat.

Si une nouvelle route est livrée à la circulation, les frais de l'entretien sont mis à la charge de l'Etat. Les voyers sont nommés par la Direction des travaux publics et sont salariés par l'Etat. Ils sont soumis tous les ans à confirmation. Ils sont placés sous la direction des ingénieurs d'arrondissement dont ils doivent exécuter ponctuellement les ordres et instructions. Ils sont spécialement chargés de diriger et de surveiller les cantonniers de leur sous-arrondissement. Ces derniers sont nommés par le Département des travaux publics sur la proposition de

l'ingénieur d'arrondissement, faite d'après la présentation du préfet et de l'inspecteur d'arrondissement. Leur fonctions cessent de plein droit le 31 décembre de chaque année, mais ils peuvent être confirmés de nouveau.

Canton de Lucerne.

L'ingénieur cantonal et les inspecteurs des routes sont chargés de la surveillance des routes communales. Le premier a la haute surveillance des routes cantonales et communales, et dirige et surveille les nouvelles constructions de routes. Pour la surveillance spéciale des routes il existe des inspecteurs. Ceux-ci ont à faire souvent le parcours des routes publiques qui se trouvent dans le rayon qui leur est assigné, à exiger les réparations nécessaires et à surveiller l'exécution des travaux ordonnés.

L'ingénieur cantonal, ainsi que les inspecteurs des routes sont nommés par le Conseil d'Etat.

Canton d'Uri.

L'Etat n'a pas d'employés pour l'inspection des routes. Si des routes sont construites par des communes ou des particuliers et entretenues par le district, la construction est surveillée par des fonctionnaires du district, lesquels n'ont cependant point à fournir de preuves d'aptitude.

L'entretien se fait sur certains tronçons par des cantonniers qui sont nommés par le district.

Canton de Schwyz.

La construction de nouvelles routes est surveillée par l'inspecteur des routes. Jusqu'à ce que les travaux les plus importants et les plus urgents soient terminés, le Conseil d'Etat, sur la proposition du Département des travaux publics, lui adjoint un expert qui est sous ses ordres et surveillance.

La haute surveillance des routes appartient au Grand-Conseil. Elle est exercée par le Conseil d'Etat comme autorité exécutive et administrative. La direction des routes appartient au Département des travaux publics. Le Conseil d'Etat nomme pour la surveillance et la direction des travaux un inspecteur des routes. Les cantonniers et les voyers sont nommés par ce dernier. Il doit faire au moins une fois chaque année le parcours de toutes les routes cantonales dont il a la surveillance.

Canton d'Unterwalden-le-Haut.

L'Etat ne s'occupe pas de la surveillance des routes communales.

Pour les routes cantonales on place des agents en permanence pour soigner leur entretien. Ils sont salariés par l'Etat.

Il est assez rare que pour l'entretien des routes communales les communes emploient en permanence des agents. Là où il en existe, ils sont payés par les communes.

Canton d'Unterwalden-le-Bas.

La surveillance des routes cantonales et des routes communales subventionnées par l'Etat est exercée par le chef du Département des travaux publics.

Des cantonniers nommés et salariés par l'Etat sont chargés de leur entretien. Il n'existe pas de dispositions relatives à l'entretien des routes auquel l'Etat ne participe pas.

Canton de Zoug.

La construction et l'entretien des routes de première et seconde classe sont sous la surveillance d'une commission des routes, composée de trois membres nommés par le Conseil d'Etat.

Pour l'entretien des routes il y a des cantonniers qui sont nommés par la commission des routes et salariés par l'Etat.

Canton de Fribourg.

La haute surveillance est exercée par l'inspecteur général des ponts et chaussées. Dans chaque district elle a lieu par les soins du contrôleur des routes et du préfet.

Lorsqu'un chemin est construit aux frais de l'Etat, la construction est surveillée au point de vue technique par le bureau des ponts et chaussées, suivant l'importance des travaux, par un agent spécial nommé par la Direction des travaux publics sur la proposition de l'inspecteur. Ils sont payés par l'Etat.

L'entretien a lieu par des agents appelés « cantonniers ». Ils sont nommés par la Direction des travaux publics et payés par l'Etat.

Les chemins communaux sont aussi placés sous la surveillance de l'inspecteur; mais les contrôleurs des routes en sont, conjointement avec les préfets, spécialement chargés. Le petit entretien a lieu par des agents communaux appelés « piqueurs de communes ». Ils sont salariés par les communes.

En cas de constructions, elles sont dirigées par le bureau des postes et chaussées qui place, suivant l'importance des travaux, un surveillant spécial. Il est payé par les communes ou aussi par l'Etat à titre de subside.

Canton de Bâle-Ville.

L'Etat n'a pas d'agent spécialement chargé de l'inspection des routes. La surveillance a lieu de la part de l'Etat par les employés aux routes cantonales.

La construction des routes aux frais de l'Etat est surveillée par les ingénieurs cantonaux qui sont nommés par le Conseil d'Etat et salariés par l'Etat.

Les routes sont entretenues par des cantonniers lesquels sont nommés par la Direction des travaux publics et également salariés par l'Etat.

Pour les routes dont l'entretien est à la charge des communes on n'emploie pas d'agent spécial pour l'entretien. Les conseils communaux emploient pour les petites réparations des ouvriers temporaires et les travaux importants sont remis à l'accord.

Canton de Bâle-Campagne.

Par la surveillance de la construction et de l'entretien des routes cantonales l'Etat emploie et salarie :

un inspecteur des routes,
deux sous-inspecteurs.

Ces trois employés doivent consacrer tout leur temps à remplir leurs fonctions. Ils sont nommés pour trois ans par le Grand-Conseil et sont salariés par l'Etat. L'inspecteur a un traitement de fr. 3000, et les sous-inspecteurs fr. 2000. Ces traitements sont compris dans la somme de fr. 72,000 que l'Etat emploie pour l'entretien des routes.

Les routes sont divisées en 84 arrondissements, et pour chaque arrondissement le Conseil d'Etat nomme un cantonnier qui est chargé de l'entretien des routes. Quand cet entretien exige des travaux extraordinaires, les cantonniers sont autorisés à employer le nombre nécessaire d'ouvriers.

Les cantonniers et les ouvriers reçoivent fr. 1. 20 cents. à fr. 2 par jour.

La surveillance des chemins vicinaux appartient aux communes auxquelles ils appartiennent.

Canton de Schaffhouse.

Pour la surveillance de la construction et de l'entretien des routes à la charge des communes, l'Etat n'emploie pas d'agents spéciaux. Si les communes le demandent, les directions nécessaires pour la construction et l'entretien des routes communales (de troisième classe) sont données par l'inspecteur cantonal des routes.

La construction et l'entretien des routes cantonales et chemins vicinaux qui conduisent à travers les localités et sont à la charge des communes, doivent cependant être sous la direction et sous la surveillance de l'inspecteur cantonal qui est nommé par le Conseil d'Etat et salarié par l'Etat.

Dès qu'une route de première ou de seconde classe est construite, il est nommé un cantonnier pour l'entretien. Il est nommé par la Direction des travaux publics sur la proposition de l'inspectorat des routes et salarié par l'Etat.

Les communes nomment et paient elles-mêmes leurs pionniers.

Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures.

Le Grand-Conseil nomme chaque année pour l'administration des routes une commission spéciale de sept membres, qui nomment dans son sein les inspecteurs des routes.

Lorsqu'il s'agit de nouvelles constructions de routes, la commission se fait ériger par des ingénieurs les plans et les devis, les examine et donne son préavis au Grand-Conseil auquel ils doivent être soumis à l'approbation.

La construction est surveillée par la commission des routes, qui s'adjoit au besoin des ingénieurs du pays ou étrangers. Ceux-ci n'ont pas à se justifier sur leur aptitude. Ils sont indemnisés par l'Etat.

Pour l'entretien des routes on emploie des cantonniers qui sont nommés par la commission des routes pour toute l'année et qui au besoin peuvent s'adjoindre des ouvriers. L'entretien des routes est sous la surveillance des inspecteurs des routes.

L'entretien des routes de troisième classe, routes communales, est également sous la surveillance de la commission.

Canton de St-Gall.

Pour l'inspection des routes construites et entretenues par les communes, l'Etat n'a pas d'agent spécial.

La construction des routes cantonales est surveillée au point de vue technique par l'inspectorat cantonal des travaux publics, composé d'un inspecteur et d'un adjoint.

Ces employés doivent posséder les connaissances nécessaires pour remplir ces fonctions. Ils sont nommés par le Conseil d'Etat et salariés par l'Etat.

L'entretien des routes cantonales est soigné par des employés en service permanent. Pour chaque arrondissement de routes il y a un cantonnier qui a sous ses ordres les pionniers. Les cantonniers sont nommés par le Conseil d'Etat et les pionniers par le Département des travaux publics sur la proposition du cantonnier. Tous ces employés sont salariés par l'Etat.

L'entretien des routes qui incombe aux communes est surveillé par le Conseil communal qui emploie lui-même le personnel nécessaire. Quelquefois les travaux sont remis à l'accord.

Canton des Grisons.

L'Etat emploie et salarie pour la construction et l'entretien des routes cantonales et communales des ingénieurs et des aides. Leur nomination a lieu par le Conseil d'Etat. En service permanent pour la surveillance des travaux d'entretien des routes il y a des cantonniers qui sont nommés par l'ingénieur cantonal. Pour les routes cantonales ils sont salariés par l'Etat et pour les routes de communication et les chemins vicinaux par les communes.

Canton d'Argovie.

L'Etat n'a pas d'agents spécialement chargés de l'inspection des routes et chemins construits et entretenus par les communes, cette surveillance est exercée par les mêmes agents d'inspection des routes cantonales.

La construction des routes cantonales et communales se fait sous la surveillance d'un ingénieur désigné *ad hoc*, les chemins de moindre importance et qui sont entièrement à la charge des communes sont surveillés par la commune ou par la municipalité.

Les agents de surveillance pour les routes cantonales et communales sont assujettis à des justifications préalables d'aptitude. Ils sont nommés par le Conseil d'Etat et payés par l'Etat.

Lorsque les routes cantonales et communales sont construites, on place en permanence sur leur parcours des agents chargés de l'entretien; ils sont nommés par le Département des travaux publics et payés par l'Etat.

Les chemins entièrement à la charge des communes sont, en général, aussi placés sous la surveillance d'agents spéciaux payés et nommés par la commune.

Canton de Thurgovie.

La surveillance des routes des deux premières classes est exercée par l'ingénieur de l'Etat ou bien par son adjoint, ou aussi par des agents désignés à cet effet. Les agents sont assujettis à des justifications préalables d'aptitude et nommés par le Département des ponts et chaussées sur la proposition de l'ingénieur cantonal. Ils sont salariés par l'Etat.

Il y a des agents établis en permanence pour l'entretien des routes de première et seconde classe. Ceux-ci sont également nommés par le Département des ponts et chaussées sur la proposition de l'ingénieur cantonal et payés par l'Etat.

Quant aux routes de troisième classe, les agents chargés de leur surveillance et de leur entretien sont nommés et payés par les communes.

Canton du Tessin.

Les routes des districts et des communes sont surveillées par des inspecteurs nommés par l'Etat.

La construction est surveillée par un ingénieur de l'Etat aux frais des communes.

Pour l'entretien des routes cantonales il est employé des cantonniers avec un salaire de fr. 700 à fr. 800 par an.

Canton de Vaud.

La haute surveillance des routes est exercée par le Département des travaux publics qui a sous ses ordres l'ingénieur cantonal, deux inspecteurs des ponts et chaussées, 19 voyers (un pour chaque district) et pour les routes de première et de seconde classe 360 pionniers ayant chacun à desservir une section de 435 mètres de routes. Tous ces agents sont salariés par l'Etat.

Canton du Valais.

Les préfets des districts sont chargés de l'inspection des routes et chemins construits et entretenus par les

communes. La surveillance de la construction des routes au point de vue technique est exercée par les ingénieurs de l'Etat nommés par le Gouvernement et payés par la caisse de l'Etat.

Des cantonniers présentés par la commune et nommés par le Conseil d'Etat sont chargés de leur entretien. Ils sont en service permanent et sont payés par les communes.

Canton de Neuchâtel.

L'Etat n'a pas d'agents spécialement chargés d'inspecter les routes et chemins construits et entretenus par les communes. Cette inspection fait partie des attributions de l'ingénieur des ponts et chaussées et des conducteurs de routes de l'Etat.

Lorsqu'un chemin est construit par une commune, les études sont généralement faites par l'ingénieur de l'Etat et les travaux surveillés par lui, au point de vue technique.

Chaque commune ou municipalité a un pionnier chargé de la surveillance des chemins de son ressort. Ce pionnier est nommé par elle; sa nomination est soumise à la ratification du Conseil d'Etat.

Quelques municipalités ont un ou plusieurs cantonniers payés par elle et chargés en permanence de l'entretien de leurs chemins, d'autres font faire des réparations par des ouvriers *ad hoc*, au fur et à mesure des besoins.

Canton de Genève.

L'Etat n'a pas d'agents spéciaux pour la surveillance des routes communales; ce sont les conducteurs de routes cantonales qui sont chargés d'une surveillance générale sur les routes communales. Les routes qui doivent être à la charge des communes sont quelquefois construites par l'Etat; celui-ci n'exerce qu'une surveillance générale, lorsque la commune construit elle-même.

Quelques communes ont des cantonniers permanents, les autres font faire leur entretien par des ouvriers payés à la journée.

Dans les communes où l'entretien se fait par prestations en nature, un surveillant payé par la commune dirige les travaux.

§ 7.

Renseignements divers.

XXVII. Quelle est la situation des voies de communications terrestres et spécialement des routes et chemins qui sont à la charge des provinces et des communes, dans l'Etat auquel se rapportent ces renseignements?

XXVIII. Quels sont les progrès récemment accomplis, soit dans la législation, soit dans la pratique, soit dans la construction du réseau des chemins vicinaux? Quels sont ceux qui sont à l'étude ou en projet?

XXIX. Joindre tous les documents publiés dans les dernières années sur les routes et chemins, projets de loi, lois et règlements généraux, règlements locaux, statistiques générales, provinciales ou locales, etc.

Canton de Zurich.

La situation des routes dont l'entretien est à la charge de l'Etat est bonne partout; celle des routes entretenues par les communes n'est, en général, pas satisfaisante.

Le canton a depuis une année une nouvelle loi sur les routes, laquelle impose à l'Etat relativement à leur entretien des prestations plus considérables que précédemment.

Canton de Berne.

La situation dans laquelle se trouvent les routes de l'Etat de Berne peut être comparée à celle des routes des Etats voisins. Elle est partout reconnue bonne, quoique les frais de leur entretien soient assez modestes principalement dans les vallées et contrées qui sont souvent visitées par des inondations.

Les routes communales sont, en général, également en bon état.

Aussi longtemps que l'on a encore en vue la construction de nouvelles voies ferrées, il ne paraît pas à propos d'apporter des changements dans la législation sur les routes. Une fois ces constructions terminées et qu'elles seront toutes livrées à la circulation, il sera possible d'établir les routes convenablement.

Les progrès accomplis dans la pratique sont considérables depuis qu'en l'année 1834 l'entretien des routes n'est plus à la charge des communes, mais à celle de l'Etat. Depuis lors on a fait continuellement des progrès par suite de la pratique et dans ces derniers temps il a été dans quelques endroits fait l'essai de remettre les travaux d'entretien des routes cantonales à l'accord, mais le résultat n'est pas encore connu.

Le réseau de routes communales avec ses embranchements très-nombreux est continuellement en voie d'amélioration, mais il faudra encore un certain espace de temps pour le terminer. Dans toutes les contrées du canton on a projeté de nouvelles constructions, de sorte que le poste porté au budget pour subventions de l'Etat est loin d'être en proportion avec les exigences.

Canton d'Uri.

Les routes qui relient les cantons entr'eux sont désignées routes cantonales et entretenues par le canton. Les routes qui servent de communication entre les communes sont des routes de district et entretenues par ce dernier.

Les routes communales sont celles dans l'intérieur des communes.

La remise de l'entretien à un entrepreneur n'a pas été jugée pratique, les travaux se font par les ouvriers qui sont dirigés par les cantonniers et ceux-ci par l'inspecteur des travaux publics.

Canton d'Unterwalden-le-Haut.

La situation des voies de communication peut être, en général, qualifiée bonne.

Canton de Fribourg.

L'état des voies de communication est, en général, satisfaisant depuis que le service de l'entretien a été modifié en 1868. Cette modification a eu principalement pour but de mieux rétribuer les employés (contrôleurs) chargés de la surveillance des voies de communication dans les districts et d'exiger, par le fait, des sujets plus capables. Les employés subalternes (les cantonniers) ont pu, par ce moyen-là, être mieux surveillés et mieux dirigés qu'ils ne l'étaient auparavant, où, par une longue routine, ils étaient arrivés à un tel point d'apathie et d'indifférence que l'entretien laissait beaucoup à désirer. Les routes cantonales nouvellement construites offrent un aspect des plus satisfaisants, tant au point de vue de l'exécution que de l'entretien. Le maximum des rampes admis est de 5 à 6 % pour la plaine et de 9 à 10 % pour la montagne. Le plus petit rayon de courbure toléré est de 30 mètres (100 pieds).

Les routes cantonales provenant d'anciens chemins élargis et corrigés ont un aspect moins satisfaisant, les pentes et contre-pentes sont les points qui laissent le plus à désirer.

La chaussée des routes cantonales est, en général, bonne; elle se compose ordinairement d'une couche de 15 à 18 centimètres de macadam (cailloux d'un calibre de 3 à 4 centimètres); par contre, sur les remblais et dans les endroits marécageux, d'un empierrement (cailloux de 7 à 8 centimètres) de 12 à 15 centimètres d'épaisseur recouvert d'une couche de gravier de 9 à 10 centimètres.

La plupart des communes ont cherché à seconder l'administration cantonale en améliorant leurs chemins communaux, mais il leur reste beaucoup à faire. En classant les routes communales importantes dans une quatrième classe de routes cantonales, selon l'intention de l'administration, on arrivera à un meilleur résultat.

Les communes pourront vouer plus de soin aux chemins secondaires, car actuellement la longueur des chemins dont l'entretien est à leur charge et beaucoup trop grande pour qu'ils soient tous dans un état convenable.

En fait de constructions, beaucoup de communes, à l'aide de subsides de l'Etat, ont entrepris des corrections partielles de leurs chemins communaux.

Une nouvelle loi sur les routes, un règlement général pour l'entretien des chemins communaux et des instructions pour les piqueurs des communes sont en projet.

Canton de Bâle-Ville.

Les routes et chemins du canton de Bâle-Ville dont l'entretien est à la charge de l'Etat sont, en général, en bon état, attendu que la plus grande partie de celles-ci sont aux abords et dans l'intérieur d'une ville industrielle et, par conséquent, très-fréquentées. Toutes les routes sont macadamisées, plusieurs sont pourvues de trottoirs et de cuvettes et longées d'allées d'arbres.

Canton de Bâle-Campagne.

Depuis 1868, époque à laquelle l'Etat a pris l'entretien des routes à sa charge, celles-ci se trouvent dans un meilleur état que précédemment, quoique les frais d'entretien soient beaucoup moins considérables. Par la surveillance régulière et la réparation immédiate des dégâts il en résulte des économies considérables.

Il a été fait l'expérience que, si une route est beaucoup fréquentée, elle doit avoir une largeur en proportion, si l'entretien ne doit pas être rendu extrêmement coûteux. Dans les routes trop étroites les voitures ne peuvent aisément se croiser, et dans la route il se forme facilement des excavations, attendu que les grandes voitures circulent toujours seulement au milieu de la route.

Si, au contraire, les routes sont trop larges, il est difficile de conserver leur juste bombement. En outre, à quelques endroits la route se couvre d'herbe, ce qui empêche l'écoulement des eaux provenant de la pluie ou de la neige.

Canton de Schaffhouse.

Bientôt après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi il a été fait l'expérience que pour les routes à construire le maximum des rampes qui a été fixé à 10 % était trop élevé, c'est pourquoi on ne les établit plus que jusqu'au 7 %.

Il a aussi été fait l'expérience que les chemins vicinaux sont beaucoup mieux et à moins de frais entretenus par le canton qu'ils ne l'étaient auparavant par les communes.

Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures.

Les routes sont toutes en très-bon état, attendu qu'elles sont en partie entretenues par l'Etat (routes de première et de seconde classe) et en partie continuellement sous la surveillance des inspecteurs cantonaux (routes de troisième classe).

Les plus grands progrès ont été accomplis par la mise en exécution de la loi de 1860; depuis lors les communes qui étaient auparavant entièrement isolées ont reçu des voies de communication entr'elles et avec les autres contrées du pays.

Une nouvelle route est projetée entre le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures avec celui des Rhodes-Intérieures, mais ne pourra être terminée avant 1875.

Canton de St-Gall.

Les routes tant cantonales que communales du canton de St-Gall sont, en général, en bon état. Pour l'entretien des routes cantonales on a depuis la mise en vigueur de la dernière loi sur les routes, qui date de 1868, introduit le système de la remise à l'accord, mais pendant ce court espace de temps il a été impossible de constater si ce système est préférable.

Canton des Grisons.

Il a été fait dans les dernières années de grands progrès dans la construction du réseau des routes du canton. Actuellement une quantité de routes communales et de chemins vicinaux est encore projetée.

Canton d'Argovie.

Les routes cantonales, ainsi que les routes communales sont, en général, en bon état; les chemins entièrement à la charge des communes laissent parfois beaucoup à désirer.

Il n'y a point de progrès récemment accomplis et se rapportant aux chemins vicinaux.

Canton du Tessin.

La situation des routes est, en général, excellente grâce à la bonne qualité des matériaux qui y sont employés. Elles sont toutes couvertes de macadam.

Canton de Vaud.

Les routes de première classe comprenant les routes communications servant aux grandes commerciales des différentes parties entr'elles et avec les Etats voisins ont une largeur de 20 pieds. Celles de seconde classe, comprenant les routes d'une importance secondaire et servant principalement de débouché aux produits du sol et de l'industrie dans l'intérieur du canton, ont une largeur de 16 pieds; et les routes de troisième classe, comprenant les chemins vicinaux servant de dévestiture et les sentiers publics, ont une largeur de 12 pieds.

Canton du Valais.

L'état des chemins est passable pour les uns, mais laisse beaucoup à désirer pour les autres. Des améliorations ont lieu chaque année sur toutes les voies de communication.

Les progrès accomplis récemment consistent dans la législation en de nouvelles dispositions sur l'étude et l'exécution des projets, et, dans la pratique, en de meilleurs travaux par une surveillance plus intelligente et plus assidue.

Canton de Neuchâtel.

Quelques communes apportent beaucoup de soins à l'entretien de leurs chemins vicinaux; d'autres laissent plus ou moins à désirer sous ce rapport. L'on peut dire d'une manière générale que, quoique ne pouvant pas être comparés aux routes entretenues par l'Etat, les chemins communaux sont dans un état généralement satisfaisant.

Une surveillance toujours plus sévère de l'Etat sur l'entretien des chemins à la charge des communes ou muni-

palités est exercée, d'où il en résulte un grand progrès relativement à l'amélioration des voies de communication.

Canton de Genève.

La situation des routes communales varie passablement d'une commune à l'autre. Certaines communes entretiennent très-bien leurs chemins, quelques-unes économisent sur cette dépense. En général, les routes sont en bon état.

Rapport sur les recensements de la population.

Prononcé au Congrès international de statistique à St-Petersbourg en Août 1872 par Mr. le Conseiller d'Etat **Const. Bodenheimer.**

Messieurs,

La première section a discuté pendant trois séances nourries les questions relatives aux recensements généraux de la population. En prenant part à la discussion, plusieurs sommités de la science statistique ont accentué l'importance internationale de cette matière, qui a déjà occupé le Congrès dans la plupart de ses sessions antérieures. Une connaissance exacte de la population, comptée et décomposée en ses différentes catégories d'après une méthode uniforme, est, en effet, le point de départ et la base essentielle d'une bonne statistique internationale. Si l'on veut faire, entre les divers pays du globe, des comparaisons exactes et vraies de tout ce qui a trait à l'homme et de ce qui détermine les conditions de son existence physique, économique et intellectuelle, il faut avant tout autre chose, quand on établit le nombre des individus et qu'on les classe, se servir de procédés généraux uniformes, d'après des règles claires et simples, nettes et précises, et cependant assez générales pour que l'application en soit possible partout. Sous ce rapport, le Congrès a rendu de grands services. Dans la manière dont les derniers recensements ont été décrétés, organisés et exécutés, on a pu reconnaître l'influence du Congrès et constater un grand progrès. Mais en même temps on s'est enrichi d'expériences nouvelles et il convient aujourd'hui d'élucider quelques points restés, sinon obscurs, du moins vagues, d'élaguer ce qui a été reconnu inutile, d'ajouter ce que la marche du siècle et les progrès de la science et notamment de la méthodologie de la statistique nous imposent, de préciser quelques définitions et de séparer nettement ce qui est indispensable à la statistique internationale des points que l'on peut abandonner à la statistique particulière de chaque Etat. Les propositions que la première section à l'honneur de vous soumettre aujourd'hui n'offrent donc rien de nouveau; elles ne renversent pas un système excellent dans son ensemble, elles ne font que le modifier de la manière indiquée.

Le travail si intéressant et si complet de Mr. Séménow a servi de base à la discussion. Ce travail étant entre les mains de tous les membres du Congrès il a paru inutile de répéter dans le rapport de la section les démonstrations qui n'ont pas été attaquées, ainsi que celles qui l'ont emporté sur des opinions contraires. Nous nous contenterons donc d'indiquer en peu de mots les points de la question des recensements de population où la section s'est écartée en tout ou en partie des conclusions de Mr. Séménow, et nous suivrons dans cet exposé sommaire le même ordre que notre honorable président :

A. Application des recensements à la population de fait, à celle de séjour habituel et à la population légale. C'est sur ce point que la discussion a été la plus vive. Il en est ressorti qu'avant tout il faut connaître exactement la population de fait, c'est-à-dire la population présente le jour du recensement. C'est le seul moyen de constater le total, d'éviter tout double emploi et de ne faire aucune émission. Si au jour fixé pour un recensement nous enregistrons toutes les personnes présentes dans chaque localité d'un pays, nous obtiendrons le chiffre le plus sensiblement vrai de la population entière. Quelques pays, comme l'Angleterre, peuvent se contenter de ce chiffre. D'autres au contraire qui, par divers motifs, ont besoin de séparer, dans leurs statistiques, la partie stable de la partie flottante de la population, demandent à connaître la population de séjour habituel ou de résidence habituelle. Dans les travaux antérieurs du Congrès cette population à demeure (*Wohnbevölkerung*) avait été appelée effective; ce terme n'étant que la répétition, sous la forme d'un adjectif, du terme employé pour la population entière, on a reconnu la nécessité d'en adopter un autre. On a pensé un instant au mot domicile, mais on a dû y renoncer également, parce que le mot domicile a, dans le langage du droit, une signification particulière qui n'est pas acceptable ici, car nous ne voulons pas indiquer la population qui a le droit de séjourner dans les localités où le recensement a lieu, mais celle qui y séjourne