Leg. 8ª Jaqueta 2ª

383

~~210~~

Allemand

Les Marguerites intérieures

1787

10

p. 10.

VŒU
DU CITOYEN,

SUR

LA NAVIGATION INTÉRIEURE,

D'OU DÉPENDENT UNIQUEMENT LES GRANDS PROGRÈS DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

PRÉCIS

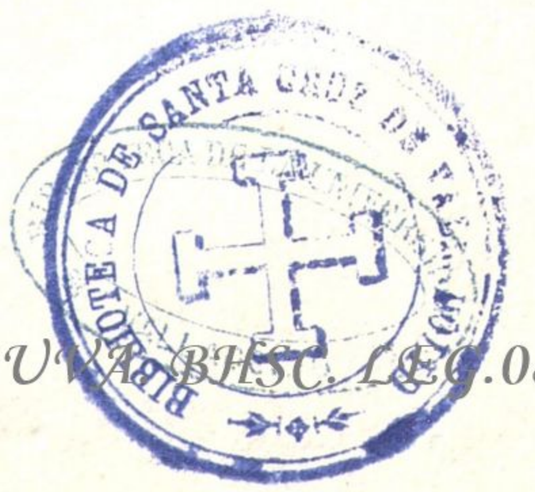
Des Ouvrages de M. ALLEMAND, publiés ſous le Privilége de l'Académie des Sciences, avec de nouvelles Obſervations ſur ces différentes parties & ſur celles des Forêts.

A PARIS;

Chez { CELLOT, Imprimeur-Libraire, rue des Grands-Auguſtins. HARDOUIN & GATEY, DESENNE, Et la Veuve ESPRIT, } Libraires, au Palais-Royal.

M. DCC. LXXXVII.

Avec Approbation & Permiſſion.



DISCOURS PRÉLIMINAIRE.

LE titre de cet Ouvrage annonce aſſez que nous ne prétendons point, par notre foible voix, convaincre le Gouvernement de la néceſſité urgente de l'exécution du plan que préſente M. Allemand ſur la Navigation intérieure, tant pour la réforme des abus qui exiſtent depuis long-temps dans cette branche importante de l'adminiſtration, que pour en retirer d'ailleurs tous les avantages qu'elle offre à la Société ; c'eſt par une unanimité de voix éclairées & inſpirées par un zèle citoyen, dont aucun intérêt perſonnel n'a captivé le ſuffrage, que nous eſpérons attirer toute ſon attention.

Quelle circonſtance plus heureuſe que celle qui ſe préſente aujourd'hui, où le Souverain manifeſte le déſir ſincère de remédier aux abus en général, & de ſoulager ſes peuples ! Son plan, différemment conçu que ceux des Rois ſes prédéceſſeurs, promet le plus grand ſuccès dans ſon exécution, ſi l'on en écarte tout intérêt particulier, & que l'on ne voie que le bien commun de la patrie ! Voici ces jours déſirés par l'homme de

bien, où le Monarque veut connoître tous les abus & ces hommes, fléaux de la Société, qui les propagent. On n'eſt point ſurpris de ſes grandes vues, ſes vertus ont toujours annoncé les changemens les plus heureux pour la France. Ami de l'ordre, il veut maintenir la règle dans toutes les parties de l'adminiſtration. SA MAJESTÉ ne déſirant enfin que de faire le bien, nous oſons avec confiance lui préſenter le tableau affligeant de la Navigation intérieure, avec le plan pour y remédier ; plan qui réunit le ſuffrage de la Nation entière & de l'exécution duquel dépendent abſolument les grands progrès de l'Agriculture & du Commerce, qui ſont dans une dépendance réciproque.

On ne ſauroit douter que l'anarchie dans laquelle ſe trouve cette partie intéreſſante, & les grands abus qui en réſultent, n'attirent toute l'attention du Monarque citoyen, & qu'il n'adopte dans ce moment les moyens les plus sûrs pour y mettre fin : alors nous ſerons parvenus au but que nous nous ſommes propoſés pour ſa gloire & le bien de la Nation.

VŒU
DU CITOYEN,
SUR
LA NAVIGATION INTÉRIEURE,

D'où dépendent uniquement les grands progrès de l'Agriculture & du Commerce.

S'IL eſt un objet qui mérite toute l'attention du Roi, celle de l'Aſſemblée des Notables & de la nation entière, c'eſt ſans contredit la navigation intérieure ; elle eſt l'agent vivifiant de l'agriculture & du commerce, & intéreſſe eſſentiellement toutes les parties d'adminiſtration ; mais, ce qui eſt inconcevable, c'eſt qu'elle ſoit livrée à une multitude d'intérêts particuliers, au grand détriment du bien public, ainſi qu'on le démontre, d'une manière claire & préciſe.

Dans un état agricole, l'agriculture & la navigation

intérieure doivent être abſolument la baſe de l'adminiſtration; & on ne doit jamais oublier que le commerce qui fait fleurir les arts, ne peut augmenter qu'en proportion des progrès de l'agriculture. Il eſt univerſellement reconnu qu'une nation n'eſt vraiment riche qu'en raiſon de la multiplicité de ſes objets d'échanges; qu'en conſéquence il faut donner au ſol la plus grande valeur par la multiplication de ſes produits, la plus grande valeur par des débouchés de navigation intérieure; & il n'eſt aucune puiſſance en Europe qui puiſſe en retirer de ſi grands avantages que la France, par la fertilité de ſon ſol, la variété de ſes denrées & les avantages de ſa ſituation.

Les éloges dont l'agriculture eſt comblée par les anciens, dans leurs écrits immortels, font ſentir la grande vérité de ces aſſertions. « C'eſt à juſte titre, dit le ſage » Socrate, qu'on a nommé l'agriculture la mère nour- » rice de toutes les autres profeſſions. Dès que l'agricul- » ture fleurit, tous les autres arts fleuriſſent avec elle : » mais lorſque la néceſſité nous oblige à négliger nos » campagnes & à en abandonner la culture, tous les » autres travaux, tant ſur terre que ſur mer, s'anéantiſ- » ſent en même temps ». Tant que les Romains honorèrent cet art, leur proſpérité ne fit que s'accroître, mais au moment où ils le négligèrent, leur puiſſance commença à s'affoiblir. De nos jours, l'agriculture eſt très-honorée par les écrits des plus grands hommes de toutes les nations policées, dont la plupart joignent l'exemple au précepte. Il n'y a effectivement que cet art qui puiſſe aſſurer un bien-être durable; il conduit sûrement &

directement au but que l'on se propose : enfin tout suit l'agriculture, population, industrie, commerce, crédit & force (*a*).

D'après ces principes certains & invariables adoptés par les plus sages gouvernemens, & tant de faveurs dont la nature nous a départi, il est inconcevable que nous soyons aussi indifférens à la seconder sur ces deux premières branches de l'administration ; qu'il ne soit affecté à la première aucun fonds ni autre moyen pour opérer des améliorations dont une très-grande partie (*b*) du sol de la France est susceptible ; & que la seconde, d'où dépendent uniquement les grands progrès de l'agriculture & du commerce, soit dans une anarchie portée à son comble, & livrée à la cupidité d'une multitude d'individus toujours prêts ouvertement à mettre des entraves aux vues bienfaisantes du gouvernement & du citoyen.

Nous rapporterons ici, à cet égard, la réflexion d'un

(*a*) Mémoire sur la navigation intérieure, page 37 & suiv. chez Cellot, rue des Grands-Augustins.

(*b*) Un Auteur des plus estimables, M. Crignon, dit à ce sujet, dans un poëme sur la partie rurale, traduit du latin & de l'italien : . . . « Les sociétés » d'agriculture se sont multipliées de toutes parts ; de toutes parts se sont » élevés des économistes, qui ont écrit sur l'art d'améliorer & de cultiver les » biens ; & la moitié de la terre EST EN FRICHE. D'où vient cela ? c'est » qu'on améliore le bien avec la culture, & non pas avec des dissertations » sur la culture ; que la fertilité dépend moins du sol que de ses habitans (1) ; » qu'enfin les Duhamel, les Tessier, les Parmentier & toutes les sociétés » agromanes (2), embellissent moins un champ que la pioche & le soc,... ».

(1) Il falloit ajouter : encouragés par le Gouvernement.

(2) Quoique très-louables par leurs vues & leurs travaux.

homme du plus rare mérite, M. le comte de Boulainvilliers, qui, dans la rédaction des mémoires de l'état de la France, dressés par MM. les intendans, ouvrage sollicité par Monseigneur le duc de Bourgogne, père de Louis XV, s'exprime ainsi à la suite de la description des rivières de la généralité de Paris (tom. II, pag. 6.).

« Au reste, quoiqu'il paroisse en général qu'il n'y ait » rien de plus utile au commerce que de rendre les » rivières navigables, & que nous ayons pour règle à » ce sujet l'exemple de nos proches voisins, en Flandre, » Hollande & Angleterre, on peut dire qu'il y a UNE » FATALITÉ SINGULIÈRE pour la France, qui anéantit » de manière ou d'autre tout ce qu'on entreprend sur de » semblables sujets. . . . ».

Depuis ce temps-là, cette fatalité n'a malheureusement pas discontinué; & même, au lieu d'étendre la navigation des rivières, une très-grande partie a été interceptée & une autre partie rendue très-difficile & périlleuse. Des digues de moulins & usines qui barrent absolument le cours des fleuves & rivières; des pêcheries sans nombre qui obstruent également leur lit; des moulins flottans au milieu du canal servant à la navigation, & toutes sortes d'entreprises dans les chemins de halage, sont presque la seule cause qui nous prive d'un bien précieux, & ainsi que la cause de beaucoup de naufrages dans lesquels il est rare qu'il ne périsse quelqu'un. Le commerce & le navigateur ne cessent de réclamer, à ce sujet, l'autorité & la bienfaisance du gouvernement, ainsi qu'il lui est facile de s'en convaincre par la multitude des représentations qui lui sont adressées de toutes les provinces & ensevelies de suite dans des

des cartons, où elles reſtent condamnées à un éternel oubli.

Un des plus grands abus encore, qui ſe commettent ſur les fleuves & rivières, c'eſt les ouvrages que font arbitrairement les riverains des deux bords, pour gagner du terrein les uns ſur les autres, ſous prétexte de défendre leurs poſſeſſions. Cet abus a lieu plus généralement ſur la Garonne que ſur tout autre fleuve & rivière du royaume, ce qui cauſe la ruine de beaucoup de particuliers. On en citera ici un exemple des plus affligeans, extrait du procès-verbal de la viſite du cours de ce fleuve, faite en 1783 par le conſervateur général de la navigation.

«... Au territoire de Saint-Albert, ſur la rive droite de » la Garonne, aux lieux appelés Deſain & Brebille, il » a été conſtruit trois épis en clayonnage par le ſieur » Mirambet de Bazas, qui ont été l'unique cauſe d'une » incurſion affreuſe du fleuve ſur la rive oppoſée; dix-» huit familles ont été réduites ſur la paille & ſans aſyle, » triſte ſort dont elles avoient été pluſieurs fois menacées » par ce particulier qui, par cette voie barbare, s'eſt » procuré une iſle conſidérable (*a*). Nous eſtimons que

(*a*) Iſle qui eſt devenue alluvion comme tant d'autres, puiſqu'elle joint aujourd'hui les poſſeſſions en terre ferme du ſieur Mirambet, ce qui arrive tous les jours ſur tous les fleuves & rivières, & ce qui eſt certainement arrivé anciennement ſur la Garonne au-deſſous de Bordeaux, au ſujet de pluſieurs iſles dont la réunion aux rivages a été opérée par des ouvrages conſtruits par les riverains. Tel eſt un vaſte terrein des plus fertiles ſur la rive gauche de ce fleuve, vis-à-vis Macau, qui eſt encore déſigné ſous les noms d'*iſles de Macau & des Vaches*, & ſéparé de l'ancien rivage par un

» la destruction, non seulement des trois épis ci-men-
» tionnés, doit être incessamment ordonné, mais encore
» de tous les ouvrages qui ont été faits successivement
» le long de ladite isle, lesquels sont également très-
» nuisibles aux habitans de la rive gauche & à la naviga-
» tion. »... Mais on n'a pas seulement pensé à remédier à cette vexation inouie, ni à la licence sans bornes que se permettent les meûniers des moulins flottans, où il arrive tous les jours des naufrages; & quoique le conservateur de la navigation leur eût fixé à tous les emplacemens les moins nuisibles, décrits dans son procès-verbal de visite générale, & desquels il devoit être expédié les ordonnances de MM. les Intendans, & envoyés à tous les meûniers.

De toutes ces entraves mises à la navigation & au

---

grand fossé rempli d'eau, reste de l'ancien lit du fleuve. Ce terrein est possédé par deux particuliers qui en retirent un revenu considérable.

On voit donc que la plus grande partie des alluvions, le long de ce rivage, étoit anciennement des isles & islots, dont le Parlement de Bordeaux ne conteste point la propriété au Domaine, & que ce n'est que par négligence de la part de ce dernier, qu'elle lui a été envahie. Mais on pense qu'à l'avenir cette administration sera plus vigilante pour conserver la propriété des isles & islots, lorsqu'ils viendroient à se réunir aux possessions des riverains, qui, d'après l'abandon que SA MAJESTÉ leur a fait des alluvions, vont redoubler d'efforts pour les accroître par la construction d'ouvrages offensifs, si une stricte police là-dessus, ne les contient.

Si SA MAJESTÉ s'en tenoit à l'aveu du Parlement de Bordeaux, que les isles & islots appartiennent, comme de raison, au domaine, il est incontestable que le revenu de ces objets seroit beaucoup plus que suffisant pour mettre la navigation de la Garonne, des rivières de la Guyenne & de Gascogne, dans le meilleur état possible.

commerce, pratiquées arbitrairement à travers les rivières, & qui forcent celles-ci à ſortir de leur lit dans les crues ſeulement un peu conſidérables, il en réſulte encore des maux à l'infini par les débordemens qui dévaſtent la campagne & forment des marais qui enlèvent à l'agriculture des terreins immenſes & précieux, & dont les exhalaiſons peſtilentielles occaſionnent annuellement quantité de maladies épidémiques qui font périr beaucoup d'habitans & de beſtiaux; tantôt dans une contrée, tantôt dans une autre, ce ſont tous les jours des déſaſtres de cette nature. Dans ces débordemens, le fléau le plus terrible de tous, on voit des ponts entraînés par le torrent; les récoltes, les arbres & les terres emportés; des maiſons & des granges abattues; beaucoup de monde & de bétail enſevelis ſous les eaux; des rives très-riantes auparavant, n'offrent plus que des ravins affreux & la plus grande déſolation! tel eſt le tableau des déſaſtres qu'on a éprouvés en 1783, dans la Haute-Guyenne; en 1785, à vingt lieues à la ronde de Metz, & qu'on a éprouvés l'année dernière en Baſſigni, dans toute la campagne qui avoiſine les rives de la Berle, ſur laquelle tous les ponts ont été détruits : la province de Rouſſillon vient auſſi d'être dévaſtée par le même fléau.

Dans ces malheureuſes circonſtances le gouvernement ſe trouve forcé à des réparations très-diſpendieuſes & de venir au ſecours de ces victimes de la licence effrénée des riverains & d'une tolérance malentendue. On ne ſauroit apprécier ce qu'il en coûte au Roi, ſans que l'habitant qui ſouffre de ces calamités ſe trouve beaucoup ſoulagé : en outre, rien ne peut réparer la perte

d'un grand nombre de citoyens enlevés à l'Etat, tant de ceux qui ſont engloutis dans les eaux par les débordemens & les piéges qui leur ſont tendus ſur les rivières par les riverains, que de ceux que les vapeurs des marais (*a*) empoiſonnent. Tel eſt encore, à l'égard de ce

(*a*) Le monument que le Margrave régnant de Bade vient de faire ériger à un payſan, près de Carlfruche, pour avoir opéré le deſſéchement d'un marais, prouve autant le diſcernement que la ſageſſe de ce prince, & combien il eſt convaincu que rien au monde n'eſt ſi important pour la ſociété que ces opérations. C'eſt à cet objet, & en général à l'agriculture, qu'en France on devroit annuellement deſtiner un fonds, ſoit pour des travaux particuliers au gouvernement, ſoit pour diſtribuer des prix d'émulation, des récompenſes de toutes eſpèces, comme fait l'Empereur de la Chine, où l'agriculture eſt ſi floriſſante ; & plus près de nous les Rois de Pruſſe (1), de Suède & tant d'autres ſouverains. Alors on verroit s'élever ſur ces cloaques empeſtés des contrées floriſſantes, & l'habitant délivré d'un des fléaux le plus meurtriers ! On verroit encore ſuccéder, à ces vaſtes bruyères, de riches moiſſons. Mais on vient de voir qu'il n'eſt pas ſeulement affecté la plus petite ſomme au département de l'agriculture : c'eſt cette mère féconde & bonne, qui ſe dépouille & dépérit pour des enfans ingrats, qui lui refuſent tout ſecours dans ſes beſoins. Des nations que nous regardons comme fort inférieures à la nôtre, en agiſſent bien différemment !

Tout le monde ſavoit que le Souverain de la Chine ouvre toujours l'année en traçant quelques ſillons dans un champ deſtiné à cette cérémonie ; mais l'on ignoroit aſſez que la même cérémonie ſe renouvelle encore au temps des ſemailles, qu'il y a toujours des laboureurs préſens qui reçoivent des gratifications de l'Empereur ; que les principaux Mandarins labourent ſucceſſivement après le maître, ſe piquant les uns les autres de faire ce travail avec plus de dextérité ; qu'enſuite les vrais laboureurs font auſſi voir, en préſence du Souverain & de ſa cour, leur adreſſe & leur promptitude, & en ſont récompenſés à proportion ; qu'enfin la même cérémonie ſe pratique le même jour dans toutes les provinces de l'Empire, par les Vice-Rois, aſſiſtés de tous les Magiſtrats de leur département, & toujours en préſence d'un grand nombre de laboureurs de la province. M. Poivre, cet excellent citoyen, ce

(1) Mémoire ſur la Navigation intérieure, pag. 28 & ſuiv.

dernier objet, le triste tableau que nous présentent toutes les automnes, dans beaucoup de contrées du Royaume,

philosophe voyageur, nous rapporte ces faits intéressans, & ne dit rien dans son Ouvrage (1), qu'il n'ait vu lui-même ; il s'est trouvé à cette ouverture des terres à Canton, & n'a jamais vu, dit-il, aucune des cérémonies inventées par les hommes avec autant de plaisir & de satisfaction qu'il en a eu à considérer celle-là. Il ajoute que, lorsqu'un laboureur a mérité des égards plus distingués que les autres, l'Empereur l'appelle à Pekin, le fait voyager aux frais de l'Empire & avec dignité, le reçoit dans son palais, l'interroge sur ses talens, sur son âge, sur le nombre de ses enfans, sur l'étendue de ses terres, l'accable de bontés, & le renvoie avec un titre honorable & comblé de bienfaits. Ce Gouvernement, un des plus sages qui ait jamais existé, a toujours regardé l'agriculture dépendante de la navigation intérieure : en conséquence celle-ci est également portée au dernier degré de perfection dans tout l'Empire. (*Traité des péages & de la navigation intérieure*, page 29 & suiv.).

Une raison entre autres qu'on pourroit donner du respect des Chinois pour la culture des terres, dit M. Crignon, c'est que de tout temps les Nations les plus commerçantes furent les plus agricoles, témoins les Egyptiens....

Eh ! quelle vénération, dit M. Allemand, n'avoient pas pour l'agriculture, les Incas du Pérou, ces Princes si vertueux, dont l'Empire ne subsistoit que depuis deux cents ans, lorsqu'il leur fut si cruellement envahi ! Sans aucun exemple des Nations des autres parties du monde, l'agriculture y étoit dans la plus grande vénération. Le Roi ou l'Inca, un certain jour de l'année, encourageoit le labourage par son exemple, & traçoit des sillons avec une charrue d'or, qu'on conservoit religieusement dans le trésor comme un instrument sacré. Les fastes du monde n'offrent rien de plus intéressant que l'administration en général du Pérou, sous ses Incas ; elle prouve que ces Princes étoient très-convaincus que l'agriculture & les canaux sont les deux branches vivifiantes de toutes les autres ; car il donnoit aussi en même temps, à l'une & à l'autre, une égale attention. (*Traité des péages & de la navigation intérieure*, page 38).

En Europe, les Anglois eurent les premières idées du systême fécondant de l'agriculture. Ils l'établirent & le perfectionnèrent ; ils honorèrent le

(1) Voyage d'un Philosophe.

où les malheureux habitans ſont attaqués de maladies épidémiques qui en mettent un grand nombre au tom-

---

cultivateur ; ils encouragèrent par des prix ſes utiles travaux. Le premier qui mérita une récompenſe, fut un grand Seigneur, *le Duc de Bedfort.* On fit frapper une médaille avec cette inſcription : *Pour avoir ſemé du gland.* Ce fut ainſi que l'Angleterre doubla le produit de ſa culture.

Frédéric II en a fait de même dans tous ſes Etats, en employant les mêmes moyens. (*Mémoire ſur la navigation intérieure*, pag. 28 & ſuiv.).

On voit une République naiſſante à douze cents lieues de nous, porter toutes ſes vues ſur l'agriculture & la navigation intérieure, comme étant les deux premières baſes de l'adminiſtration d'un Etat agricole. L'illuſtre Washington, grand dans la guerre comme dans la paix, n'a pas eu plutôt licencié ſes légions, qu'il a conçu le projet de l'extenſion de la navigation ſur les fleuves & rivières de la République, bien convaincu que cet objet d'adminiſtration eſt l'agent vivifiant de l'agriculture & du commerce. Ce zélé citoyen n'a pas dédaigné de ſe mettre à la tête de ces opérations. L'année dernière, au milieu d'un peuple nombreux, il fit lui-même ſauter les premiers éclats des rochers qui avoient toujours mis des obſtacles à la navigation du fleuve Potoumack, que l'on va rendre navigable ſur deux cents milles de ſon cours, & on fait ſur le fleuve James la même opération. Ce grand homme met à l'avancement de ces ouvrages le même génie & la même perſévérance, qui l'ont ſi long-temps guidé dans la carrière militaire ; il prend lui-même les nivellemens néceſſaires & trace les plans, ainſi que faiſoit Pierre-le-Grand, pour établir une navigation circulaire dans ſon Empire ; plan qu'exécute entièrement Catherine II.

Reconnoiſſons donc une fois notre erreur ſur ces deux premières branches d'adminiſtration, & ne nous faiſons pas illuſion ſur des prétendus progrès ; que le Gouvernement daigne porter ſes regards ſur le ſol de la France, comme un excellent laboureur fixe les ſiens ſur le plus petit recoin de ſon domaine, alors on en obtiendra de grands, & tout proſpérera, ainſi que l'a toujours dit le Socrate de la Suiſſe, Kliyogg, payſan philoſophe & grand agriculteur (1).

A ſon ſujet, revenons au digne Prince de Bade. En 1783, ce prince, ſes

(1) Célébré par M. Hirtzel, Magiſtrat du Sénat de Zurich, dans ſon excellent Ouvrage, intitulé : *le Socrate ruſtique.*

beau; & la plupart de ceux qui échappent ſont réduits à mener une vie languiſſante.

---

deux fils & la Princeſſe héréditaire, ayant été lui faire viſite, après quelques momens d'entretien, Kliyogg dit au Margrave : « Vous êtes bienheureux, » Monſieur, d'avoir un fils ſi ſenſé ; il entend l'agriculture comme un » payſan. Je me réjouis de voir un auſſi grand Seigneur, père de trois » enfans ; mais vous éprouverez la bénédiction que procure une famille » bien élevée. Dans vos occupations importantes, ils ſeront vos aides : je » connois ce bonheur par ma propre expérience ».

Ah ! qu'il ne manque pas des Kliyogg en France ; mais nous manquons d'honorer leur état ! Il faudroit les exciter aux opérations rurales par l'aiguillon de l'honneur, & par ce ſentiment intérieur de ſupériorité qu'on éprouve en découvrant de nouvelles vérités. La nature humaine agit dans le payſan par les mêmes reſſorts qui dirigent l'homme de naiſſance & le bourgeois. Nous dirons, avec le philoſophe, M. Hirtzel, que la claſſe des cultivateurs a ſes Lycurgue, ſes Socrate, ſes Platon, ſes Homère, & même ſes Lucien.

La Nation ne retireroit-elle pas plus de fruit des travaux de nos ſociétés d'agriculture, ſi celles-ci imitoient les ſociétés étrangères (1), en admettant dans leurs aſſemblées de ces laboureurs de génie, & en aſſimilant par ce moyen, la ſavante pratique à la théorie ? Il réſulteroit de là que les inſtructions qu'elles répandent dans les campagnes y ſeroient mieux accueillies qu'elles ne le ſont en général du laboureur. Au reſte, nous dirons encore avec le traducteur du poëme ſur la partie rurale, que la fertilité du ſol dépend moins des diſſertations que de ſes habitans, encouragés à divers égards par le Gouvernement ; rien n'étant plus capable de dégourdir leurs bras & de faire mouvoir la pioche & la charrue.

M. Hirtzel dit à ce ſujet : « Pourquoi le mérite & la ſupériorité dans la » plus utile de toutes les profeſſions, dans celle qui pourvoit à la ſubſiſtance » de toutes les autres, ſeroit-elle moins digne d'être récompenſée par des » lettres de nobleſſe & des rubans, que dans les autres états ? Un excellent » agriculteur ſeroit-il d'une utilité moins reconnue qu'un habile guerrier, » qu'un bon miniſtre, qu'un ſavant, qu'un négociant diſtingués ? ... Il

(1) On peut voir, dans le Socrate ruſtique, les progrès rapides qu'a fait entre autres la ſociété de phyſique de Zurich, en ſe conduiſant ainſi.

Tant d'abus, qui se commettent sur nos rivières, & tous les maux, qui en résultent, sont d'autant plus affligeans pour la société, quand on réfléchit sur les avantages immenses de la navigation, & qu'une infinité de contrées, même des provinces entières s'en trouvent totalement privées, quoique favorisées de rivières qui en sont très-susceptibles, & que l'on puisse la leur procurer avec des moyens nullement onéreux. S'il s'est fait quelques petites opérations dans cette partie, elles nous causent en même temps & de l'admiration & des regrets !

» faudroit que la noblesse du cultivateur tirât son lustre de son mérite en » tant que cultivateur ; qu'elle nous fût un signe de l'estime accordée par » le Souverain, de l'honneur qu'il croit devoir être rendu aux qualités » essentielles qui ont donné au cultivateur des droits à cette distinction. La » noblesse & une noble façon de penser, n'est point incompatible avec l'état » de laboureur ».

Qui ne conviendra pas que ce seroit là le plus sûr moyen de lui faire aimer son état, & de lui ôter ce désir d'en sortir, pour aller servir au vain faste de l'habitant des villes ? Il est bien à désirer que le gouvernement donne encore toute son attention à un objet aussi intéressant pour les progrès de l'agriculture.

Un Socrate de la France, dans un discours en vers, à l'occasion de l'Assemblée des Notables, met le sceau à tout ce qu'on vient de dire sur cette mère nourricière. Voici comme il l'honore :

La richesse n'est point aux mines de Golconde ;
Elle est aux champs heureux que le travail féconde,
L'Espagne a trop connu l'indigence de l'or,
Le sol de la patrie est son premier trésor,
L'or s'épuise ; & jamais la terre inépuisable,
N'a refusé ses dons à l'homme, &c,

L'Auteur des Etudes de la Nature a raison de dire que l'agriculture seule mériteroit un Ministre.

nous

nous n'en citerons ici qu'une. On voit par le mémoire de M. de Bouville, intendant de la généralité d'Orléans, (tom. *ib.* pag. 316), que la terre du marquis de la Tournelle, qui ne rapportoit que ſix mille livres, avant que la rivière qui y paſſe fût rendue flottable, & que l'étant devenue, le produit de cette terre étoit monté à trente mille livres.

Les grands progrès de l'Agriculture ſont tellement dépendans de la navigation intérieure, que toutes les opérations ſalutaires qui ſe font dans celle-ci, comme tous les abus qui s'y commettent, influent directement ſur le ſol & ſur le commerce, ſi prodigieuſement que la jouiſſance de cette voie eſt inappréciable. Comment ſe peut-il donc qu'elle ſe trouve généralement dans un état auſſi déplorable ? L'abus (*a*) des péages, quoique très-grand à l'égard de ceux qui ſont onéreux, n'eſt rien en comparaiſon de celui qui nous prive de la navigation, & ſi funeſte d'ailleurs à la ſociété, puiſque l'un n'oblige qu'à quelques ſacrifices pour jouir d'un grand avantage, au lieu que l'autre en prive entièrement.

M. Allemand démontre clairement cette fatalité qui s'oppoſe à l'extenſion de la navigation intérieure, à la liberté & au bon ordre en général qui devroit y régner. Il eſt étonnant, dit-il, qu'une branche des plus importantes de l'adminiſtration, reſte dans le déſordre & la confuſion pour des intérêts particuliers, d'où provient toujours LA DÉTRESSE D'UN ÉTAT, en ce que, non-

(*a*) Traité des péages & de la navigation intérieure, chez Cellot, rue des Grands-Auguſtins.

ſeulement ils épuiſent les finances, mais encore ils en détruiſent ou affoibliſſent toutes les ſources. On va voir combien ils ſont funeſtes aux deux ſources qui donnent naiſſance à toutes les autres.

Une partie de la police des fleuves & rivières eſt jointe au département des Ponts & Chauſſées, & confiée aux ingénieurs, à des artiſtes dans toute l'étendue du terme, qui certainement n'ont point les connoiſſances néceſſaires pour adminiſtrer une partie contentieuſe, & encore moins celle de la navigation intérieure qui porte principalement ſur les propriétés des citoyens, comme terres, bois, péages, bacs, moulins, uſines, &c.; une autre partie eſt confiée au procureur général de la commiſſion des péages; une troiſième à la ville de Paris, qui a laiſſé perdre, ſeulement ſur la Seine, ſa mère nourrice, vingt-cinq lieues de navigation, depuis environ ſoixante-dix ans; une quatrième eſt au pouvoir des officiers des Eaux & Forêts, toutes les fois qu'ils y trouvent leur intérêt; & la plus grande partie, dans laquelle ſe trouve le Rhône, le premier de nos fleuves, dont la navigation va bientôt s'étendre d'une extrémité du royaume à l'autre (*a*); la Meuſe, la Moſelle, l'Eſcaut, &c. & tous leurs affluens ſont abſolument ſans police, abandonnés à l'avidité des riverains, & aucune de ces

(*a*) En attendant, l'embouchure de ce fleuve eſt impraticable pour la marine d'Arles, quoiqu'il ſubſiſte depuis le commencement de ce ſiècle, une augmentation ſur le ſel qui ſe conſomme dans les provinces arroſées par le Rhône, déſignées ſous le nom de *crue du ſel*, & deſtinée dans ſon principe à des ouvrages pour améliorer cette navigation ſi intéreſſante pour le commerce & pour les approviſionnemens de la marine du port de Toulon.

adminiſtrations ne cherche non ſeulement à remédier à aucun abus, mais encore toutes agiſſent de manière à les multiplier; très-ſouvent une même affaire eſt portée en même temps à pluſieurs adminiſtrations, & chacune ſe permet d'autoriſer des travaux & des inſpections contradictoires, & par conſéquent preſque toujours nuiſibles au bien public, de même qu'elles autoriſent l'introduction de différentes entraves dans les rivières navigables; enfin toute cette partie ſi intéreſſante eſt, comme on l'a dit ci-deſſus, dans l'état le plus affreux, ainſi qu'on ne peut ſe le diſſimuler par le fidelle tableau qu'on vient d'en faire.

Quoique les ingénieurs ſoient chargés de la confection des routes qui eſt leur propre partie, en ont-ils pour cela la police? quoiqu'on leur ait entièrement confié la conſtruction des ouvrages civils des ports maritimes, ils n'ont pas non plus la police de ces ports: ainſi il eſt inconcevable que parce qu'ils ſont auſſi chargés des ouvrages d'art, ſur les fleuves & rivières, ils prétendent à l'exercice de la police, qui eſt encore moins de leur fait que celles des routes & des ports; & fuſſent-ils même en état d'en remplir les fonctions, ils n'en auroient certainement point le temps, quand même ils ſeroient d'une moitié plus nombreux. Au reſte, il eſt prouvé (*a*) qu'ils n'ont jamais rien fait pour cette police. Quel eſt donc leur but en voulant franchir les bornes de leurs fonctions qui n'embraſſent abſolument que les ouvrages d'art, auxquels le réglement de 1782, pour la police de

(*a*) Mémoire ſur la navigation intérieure, pag. 54 & ſuiv.

la Garonne, les réduit. D'ailleurs, chacun ne doit-il pas rester dans le cercle où il peut se rendre utile à la société & ne pas en sortir pour lui être nuisible; & celui qui alimente cette ambition n'est-il pas le plus coupable?

On doit même très-fort se désabuser que les ouvrages d'art puissent contribuer à améliorer la navigation sur les fleuves & rivières dont les lits ne sont point encaissés, quand même on les resserreroit par des digues ou chaussées comme celles de la Loire, qui coûteroient des sommes énormes auxquelles l'Etat ne sauroit jamais pourvoir. Lorsque les eaux sont grandes ou moyennes, les digues deviennent absolument inutiles à la navigation, & également inutiles lorsque les eaux sont basses (*a*), en ce que

(*a*) M. de Fer, ancien capitaine d'artillerie, sous-ingénieur des ponts & chaussées, dans la vue, dit-il, de remédier aux difficultés de la navigation dans les basses eaux, a donné un projet d'écluses mobiles pour placer sur toutes les rivières, & qui, faisant refluer les eaux, donneroient par-tout dans leur cours quatre à cinq pieds d'eau. Mais M. Allemand a démontré évidemment (1) la multitude des inconvéniens qui rendent ce projet absolument impraticable, & qui le relèguent au rang des chimères. On voit que, tandis que les uns font les plus grands efforts, avec raison, pour parvenir à faire débarrasser nos fleuves & rivières des encombres qui les obstruent, d'autres s'occupent à y faire mettre de nouvelles entraves, qui seroient des plus funestes à la navigation & encore plus aux campagnes, par les débordemens qu'elles occasionneroient.

Cet ingénieur, non content de vouloir mettre une quantité prodigieuse de barrières sur toutes nos rivières, a encore proposé dans son Ouvrage, intitulé : *La science des canaux navigables*, dont il a publié deux volumes, pour parvenir à la suppression des corvées, de mettre également des barrières sur toutes les routes, où toutes les voitures, marchandises, &c. paieroient

(1) Mercure de l'année 1785, n°. 48, pag. 180.

leur lit se trouve dans ce temps-là beaucoup trop large relativement à leur petit volume, largeur cependant indispensable pour recevoir le gros volume d'eau dont est

---

des droits de péages pour subvenir aux dépenses, non seulement de la confection & entretien des routes, mais encore pour l'extension & entretien de la navigation intérieure ; de manière qu'il a voulu prendre sur la partie qui n'a que de foibles ressources, les moyens nécessaires pour les opérations de la partie qui en a elle-même de puissans. Il n'est personne qui ne sente le ridicule d'un pareil projet : voilà les erreurs dans lesquelles tombe même le plus grand artiste, lorsqu'il veut se mêler d'affaires politiques & d'administration.

M. de Fer n'a pas trouvé non plus de difficulté à vouloir nous persuader dans son Ouvrage, qu'il étoit, pour ainsi dire, le premier qui eût traité de la science des canaux navigables. Voici comme il s'exprime dans le premier volume, page 19 : « Livré depuis long-temps à l'étude de la science des » canaux navigables, la théorie de cette science, presque inconnue jusqu'à » nous, est devenue l'objet de mes méditations. Mais pendant que je tra- » vaillois à développer les principes généraux d'une science sur laquelle on » trouve à peine quelque Auteur à consulter. . . . . »

Comment peut on faire de pareilles assertions à un public éclairé, qui connoît une multitude d'Ouvrages en ce genre, d'auteurs célèbres en France, en Italie, en Hollande, en Russie, &c. &c.

Que M. de Fer daigne se mettre sous les yeux les Bibliographies, alors il trouvera à consulter quantité de bons auteurs sur la théorie des canaux navigables, il verra que cette science n'a pas été presque inconnue jusqu'à nous, comme il l'avance inconsidérément. L'excellent traité de la partie hydraulique, par le célèbre Belidor, n'a pas seulement paru digne d'attirer la moindre attention de M. de Fer.

Ceux aussi qui pensent de remédier aux difficultés de la navigation dans les basses eaux, en creusant des canaux à côté de chaque rivière, ont encore là un projet dont on ne peut jamais voir l'exécution, par l'impossibilité de fournir des fonds pour une dépense aussi immense & même encore inutile, en ce qu'on jouit généralement & pour l'ordinaire, par les lits des fleuves & rivières, de neuf ou dix mois de bonne navigation, dans le cours de l'année. Contentons-nous d'en obtenir une sur toutes les rivières qui en sont susceptibles,

ſuſceptible le fleuve dans ſes grandes crues, afin d'éviter les débordemens auxquels ſe réduit en général toute l'utilité de ces digues. Quant aux digues & épis iſolés, ils ne concourent pas plus au bien de la navigation, même au moment où ils ſont conſtruits; & ils lui ſont très-nuiſibles par les ſuites, en ce qu'ils ſe trouvent, par le ſappement des eaux, au milieu du canal où ils forment les plus grands écueils du navigateur.

Revenons à l'anarchie, à laquelle eſt malheureuſement livrée cette partie. Eſt-il rien de plus abuſif qu'une adminiſtration municipale ſe trouve chargée de la police d'un fleuve, de tous ſes affluens, & ait par conſéquent à ſa diſpoſition un intérêt particulier à différentes provinces, commun à tout le royaume, & de plus confié à un architecte, à un artiſte encore. Si la ville de Paris, croit avoir un intérêt particulier à l'extenſion de la navigation de la Seine & des rivières qui y affluent, le gouvernement peut l'autoriſer pour ces opérations, indépendantes de la police, comme il le fait à l'égard des provinces qui ont des fonds à y deſtiner.

Ce n'eſt, dit avec raiſon M. Allemand, qu'en embraſſant L'ENSEMBLE de cette branche importante de l'adminiſtation & en en formant un département particulier, comme viennent de faire la Czarine & l'Empereur, & en diſtribuant ces opérations en ſix départemens par grands

---

ne durât-elle même, ſur la plupart, que quatre ou cinq mois, & qui ſeroit plus que ſuffiſante pour l'exportation & importation des denrées & marchandiſes, & de dégager l'enſemble de la navigation de toute entrave : voilà ce qu'il y a de raiſonnable à faire pour nos rivières.

baſſins (*a*), dirigés en chef par des officiers inſtruits de la partie politique & contentieuſe, qu'on peut ſe promettre un ſuccès certain des établiſſemens de navigation ſur tous les fleuves & rivières du royaume, qui en ſont ſuſceptibles ; ainſi que par la police active qui y ſera établie & les fonds qui y ſont affectés, dont la nation ne retire aucun fruit, & par les moyens puiſſans qui ſe trouvent DANS LA CHOSE MÊME (*b*), & tant d'autres (*c*) qu'on a d'ailleurs ſans avoir recours à de nouveaux fonds des coffres du roi, ni à aucune impoſition ſur le peuple.

Il réſultera, ſans contredit, de ce département & de ſes opérations, ſans autres frais que ceux qui y ſont relatifs, les plus grands progrès dans l'agriculture, ſoit par les débouchés qu'on ouvrira dans beaucoup de contrées languiſſantes, ſoit par le deſſéchement de quantité de marais qui avoiſinent les fleuves & rivières, & formés par les débordemens dont on ſeroit préſervé à l'avenir en plus grande partie, avantages également inappréciables, tant par le recouvrement de terrains immenſes & précieux,

---

(*a*) Mémoire ſur la Navigation intérieure. *Voyez* le plan d'adminiſtration, pag. 67 & ſuiv.

(*b*) L'établiſſement de la navigation ſur la rivière d'Authion en Anjou, protégé par MONSIEUR, & dont on s'occupe en ce moment, juſtifie amplement cette aſſertion, ainſi qu'on va le voir par la lettre de l'Académie d'Angers, du 30 Novembre 1785, ci inſérée, qui porte : « Que » les moyens pour ſubvenir aux frais de cette opération, ſont pris DANS » LA CHOSE MÊME, par le deſſéchement de huit ou dix mille arpens » d'excellentes terres.... ». Ce qui eſt parfaitement prouvé par un Mémoire qui vient d'être couronné par cette Académie.

(*c*) Mémoire, ibid. pag. 71 & ſuiv.

que par la ſalubrité de l'air que l'on procureroit aux habitans de ces cantons déſolés par des épidémies & épizooties meurtrières : & quels encouragemens ne donneront-elles pas, ces opérations, pour entreprendre des défrichemens, faire des plantations, établir des manufactures, donner de l'étendue & de l'activité au commerce ! On verra l'induſtrie faire des progrès rapides dans toutes les provinces.

Ce ſera alors, avec le revenu conſidérable que ſe fera ce département par ſes opérations ſur les fleuves & rivières, qu'on pourra ouvrir toutes les communications qui tiennent au plan général d'une navigation circulaire dans tout le royaume, ſans qu'il en coûte rien à l'Etat; choſe la plus aiſée du monde à concevoir & le ſeul plan que la raiſon dicte : auſſi a-t-il obtenu le ſuffrage unanime du public & particulièrement celui de toutes les ſociétés ſavantes du Royaume.

On va voir comme elles s'expriment par leurs lettres à M. Allemand. Si ce citoyen, dont le zèle pour le bien de la ſociété eſt connu, a permis de publier ces lettres, il eſpère qu'on ne ſuppoſera pas que ce ſoit par un motif de vanité. Il ſent, il eſt vrai, tout le prix des ſuffrages dont ces Académies l'honorent; mais il n'y auroit jamais donné de publicité, ſi l'intérêt public ne l'avoit ſollicité : on doit être convaincu que puiſque le plus grand nombre des Corps littéraires de la France, approuvent ſes projets de la manière la plus diſtinguée, leur voix unanime eſt bien digne d'attirer l'attention du gouvernement.

Académie d'Angers. Lettre du 30 Novembre 1758....

» Je

« Je ſuis chargé, Monſieur, de la part de la Compa-
» gnie, de vous remercier de l'envoi d'un Ouvrage dont
» la réputation eſt accrédité dans tout le Royaume : le
» ſuffrage de notre Académie n'ajoute rien au mérite
» que vous avez d'avoir traité le ſujet le plus utile pour
» le bien général de la ſociété, ſoit pour la ſalubrité de
» l'air, ſoit pour faciliter & étendre le commerce dans
» l'intérieur du Royaume. L'Académie penſe avec raiſon
» qu'il eût été bien à déſirer pour cette province que
» vous euſſiez connu le cours de la rivière d'Authion,
» l'immenſité d'excellentes terres qu'elle ſubmerge, &
» réduit en marais, qu'on évalue à huit ou dix mille
» arpens. Le projet d'établiſſement de navigation & de
» deſſéchement eſt facile à exécuter, & l'Académie a
» peut-être trop exigé des auteurs qui lui ont adreſſé des
» mémoires pour concourir au prix fondé à ce ſujet, in-
» diqué par MONSIEUR. Il y a un mémoire retiré du
» concours par l'Auteur, qui compte le rendre public,
» qui annonce toutes les reſſources qu'il a puiſées dans
» votre Ouvrage. Les moyens qu'il propoſe pour ſubvenir
» à la dépenſe de l'établiſſement de navigation & du deſſé-
» chement des terres, ſont pris DANS LA CHOSE MÊME.
» Il y a peu de provinces, Monſieur, où il y ait autant
» de rivières, de canaux, dont la direction pourroit
» embrancher une navigation dans des parties qui man-
» quent abſolument de débouchés pour le tranſport des
» denrées. J'ai vu & examiné de près les ouvrages qu'on
» pourroit faire pour vivifier tout un pays languiſſant
» dans ſon agriculture, ſans commerce, faute de che-
» mins & de rivière navigable..... »

Académie de Rouen. Lettre du ..... 1780, sur le premier Ouvrage de M. Allemand..... « Je suis très-» persuadé, Monsieur, qu'un tel présent sera agréable » autant que flatteur à l'Académie ; car il me sera doux » d'avoir à vous répéter les témoignages d'estime qu'on » ne peut manquer d'accorder à un don aussi utile, aussi » précieux, & d'une importance aussi grande..... »

La même Académie. Lettre du 24 Novembre 1785, sur le dernier Ouvrage.... « J'ai présenté à l'Académie » de Rouen, suivant vos intentions, Monsieur, cet » important travail ; & cette Compagnie m'a chargé de » vous en remercier.... J'ai lu, Monsieur, votre traité » sur la navigation intérieure, & je pense que vous ne » rencontrerez que des personnes qui applaudiront à vos » vues ; elles sont d'un excellent citoyen, qui réunit la » profondeur des connoissances à l'art de les savoir par-» faitement expliquer & les rendre simples..... »

Académie d'Amiens. Lettre du 30 Novembre 1785. « Monsieur, j'attendois la rentrée de l'Académie pour » lui présenter votre très-utile Ouvrage ; nos Messieurs, » qui l'avoient lu dans le particulier, en ont jugé très-» favorablement ; & la note sur le canal sous-terrain de » Picardie, n'a point diminué l'estime que vos vues » vraiment patriotiques nous ont inspirée pour un ci-» toyen dont tous les momens sont consacrés au bien » public..... »

Académie de Châlons. Lettre du 3 Décembre 1785, sur le dernier Ouvrage. « Monsieur, j'ai reçu votre mé-» moire sur la navigation intérieure, & je me propose » de le présenter de votre part à l'Académie, la semaine

» prochaine, dans une aſſemblée extraordinaire qu'elle » doit tenir pour divers objets. Il n'eſt pas douteux que » l'Académie n'accueille avec diſtinction un Ouvrage de » cette importance..... »

Académie de Nanci. Lettre du 5 Octobre 1780. « Je » ne pourrai, Monſieur, préſenter à l'Académie de » Nanci l'ouvrage que vous avez bien voulu m'adreſſer » pour elle, qu'à la rentrée de cette compagnie, qui » eſt actuellement en vacance : mais je n'ai pas cru de- » voir différer de vous en faire dès-à-préſent tous les » remercîmens qui ſont dus à cette marque d'attention. » J'ai parcouru avec empreſſement quelques parties de » votre Ouvrage, & j'ai trouvé qu'il étoit bien digne » de l'éloge qui en a été fait dans pluſieurs journaux. » Mes compatriotes ne manqueront pas de ſentir tout » le prix de la partie qui concerne cette province. Le » Journaliſte de Nanci s'empreſſera sûrement, non d'en » faire une ſimple annonce, mais d'en donner l'extrait, » comme d'un ouvrage qui intéreſſe tout bon citoyen, » & ſpécialement les Lorrains..... »

La même Académie. Lettre du 24 Novembre 1785, ſur le dernier Ouvrage.... « Je ſuis chargé, Monſieur, » de vous témoigner toute la reconnoiſſance de cette » ſociété, pour la nouvelle marque d'attention que vous » lui donnez. Les premières productions que vous lui » avez adreſſées ſont bien propres à la prévenir, en » faveur de celle-ci ; & je vous répondrois déjà de ſon » ſuffrage, ſi elle en conçoit la même opinion que m'ont » laiſſé les vues auſſi ſages que patriotiques dont votre » mémoire eſt rempli..... »

Académie de Besançon. Lettre du 15 Décembre 1780, sur le premier Ouvrage..... « En tout, il faut combiner » l'utilité la plus grande & la moindre dépense; & c'est en » quoi, Monsieur, on vous a obligation de mettre sous les » yeux tous les projets en grand pour la France..... »

La même Académie. Lettre du 24 Octobre 1785. « J'ai » reçu, Monsieur, votre nouveau mémoire sur la navigation » intérieure; je le mettrai sous les yeux de l'Académie » après la rentrée de la Saint Martin; elle y applaudira » sans doute, comme elle l'a fait précédemment à vos » différens Ouvrages, & si vous pouvez ajouter à vos » moyens celui d'assurer la destination des sommes levées » pour les dépenses locales, on vous aura de grandes » obligations; & la conversion de ces corvées en impôt » facilitera l'exécution de votre plan. Mais je vois avec » regret que l'incertitude (*a*) de l'emploi forme un

(*a*) Ce n'a été que trop jusqu'ici une grande vérité & un des plus grands abus qui se commettent au détriment du bien public & de la gloire du Souverain.

Voici un exemple frappant à l'appui de cette assertion. Sur les représentations des provinces de Languedoc, de Guyenne & de Gascogne, au sujet de la mauvaise navigation de la Garonne, le gouvernement établit en 1782 une nouvelle police sur ce fleuve, & assigna, pour l'exercice, 60,000 l. de fonds annuels, qui furent répartis entre les généralités de Languedoc, d'Auch, de Montauban & de Bordeaux; celle-ci eut pour son lot 22,000 l. annuellement; & c'est avec la plus grande certitude qu'on ose avancer qu'il n'a été dépensé pendant quatre ans que 12 ou 13,000 liv. au plus, compris les appointemens du conservateur, malgré les réclamations continuelles que cet officier a faites de ces fonds pour faire lever les écueils de la navigation où il arrivoit & arrive journellement des naufrages. Dans ce moment même il vient d'en arriver un qui devroit occasionner de terribles remords à ceux qui en sont les auteurs, s'ils en étoient susceptibles. Sur

» obſtacle aux meilleures entrepriſes, & les projets les » plus juſtes demeurent ſans exécution..... »

---

trente-ſix perſonnes qu'il y avoit ſur un bateau, il s'y trouvoit vingt-huit cultivateurs de la paroiſſe de Comblane, qui ont péri, & laiſſent des veuves & des orphelins dans la plus profonde misère. Ils exiſteroient, ces citoyens précieux, & tant d'autres qui ont ſubi le même ſort, ſi les vues bienfaiſantes du gouvernement avoient été remplies !

Non ſeulement on jouiroit d'une belle navigation dans cette partie du cours de la Garonne, mais auſſi dans toute la partie qui ſe trouve dans les généralités d'Auch, de Montauban & de Languedoc, ſi on n'avoit pas réfuſé par-tout de délivrer des fonds aux ſyndics & patrons jurés auxquels le conſervateur avoit donné des ordres de faire travailler dans les endroits du fleuve où le navigateur couroit les plus grands dangers.

Depuis plus de deux ans, on refuſe même de rembourſer les avances que cet officier a faites pour les travaux les plus urgens, & demandés par tous les navigateurs, dans des requêtes préſentées aux Intendans, où ils expoſoient les fréquens accidens qui leur arrivoient, faute d'exécution du réglement. Dans une de ces requêtes, il eſt dit, que ſeulement dans le mois d'Octobre 1784, cinq bateaux avoient fait naufrage dans la partie du cours de la Garonne en Languedoc. Mais ce touchant expoſé & toutes ces réclamations n'ont produit aucun effet, & la navigation a continué d'éprouver les plus funeſtes accidens.

On doit excepter, dans cette dernière province, l'adminiſtration du reſpectable feu M. de Saint-Prieſt, qui a fait délivrer au conſervateur & au ſyndic de la navigation, tous les fonds du foible lot de 6000 l. deſtinés à la partie du cours du fleuve en Languedoc, quoiqu'elle exigeât le plus fort lot, attendu qu'elle préſente beaucoup plus d'obſtacles à la navigation qu'aucune autre partie. Mais on n'eſt point étonné qu'on en ait agit ainſi, quand on ſait qu'il n'y a point d'Ingénieurs des ponts & chauſſées du Roi dans cette province, & que le digne adminiſtrateur n'étoit pas capable de refuſer des fonds tant qu'il en auroit à ſa diſpoſition, pour des travaux ſi urgens & d'une ſi grande conſéquence pour la navigation & le commerce.

Il n'eſt aucun doute que les vues bienfaiſantes du gouvernement ne ſoient toujours vaines, tant que l'exécution des réglemens ſera livrée A L'ARBITRAIRE, A L'INTÉRÊT PARTICULIER. Nous rapporterons ici à

Académie de Dijon. Lettre du 18 Novembre 1785.

« Monſieur, l'Académie vient de reprendre ſes ſéances. » Je lui ai préſenté votre mémoire ſur la navigation » intérieure, & comme je m'étois empreſſé de lire cet » excellent Ouvrage, j'ai pu lui en donner une idée » avant que le temps ne lui ait permis de la prendre » elle-même. Cette compagnie a admiré, comme moi, » vos connoiſſances, vos talens, votre philoſophie, & » ſur-tout votre ſenſibilité, & elle m'a chargé de vous » faire ſes complimens & ſes remercîmens..... »

Académie de Lyon. Lettre du 24 Novembre 1785.

« L'Académie, Monſieur, n'eſt rentrée que depuis peu » de jours ; je lui préſentai la lettre que vous m'aviez » fait l'honneur de m'adreſſer pour elle, y joint votre » excellent Ouvrage ſur la navigation intérieure ; il lui » étoit connu de réputation ; elle eût fort déſiré avoir » le loiſir d'en entendre la lecture ; mais ſurchargée d'oc- » cupations dans les premiers inſtans où elle reprend ſes » travaux, elle a cru devoir nommer des Commiſſaires » pour lui rendre compte de votre Ouvrage, elle a in- » vité MM. les Académiciens qui auroient quelques

---

ce ſujet une des plus ſages réflexions de M. Allemand. « On conçoit, » dit-il, qu'un Magiſtrat puiſſe ne pas regarder une loi auſſi avantageuſe » que ceux qui l'ont rédigée, & en ſolliciter la révocation ; mais conçoit- » on que le même Magiſtrat, ſous l'adminiſtration duquel la loi a été faite, » veuille, ſans aucun motif & de ſa propre autorité, la détruire quelques » mois après, & ne pas même attendre le réſultat de l'opération qu'elle » ordonne ?... ». C'eſt à cet objet en général, auquel le gouvernement doit donner toute ſon attention ; c'eſt de-là que dépend entièrement la proſpérité de l'Etat, & le fruit de la ſollicitude du Souverain pour ſes peuples.

» obſervations ſur le même ſujet, à les lui communiquer, » & m'a ſpécialement chargé de vous faire de ſa part, » tous les remercîmens qu'elle vous doit..... »

Académie de Montauban. Lettre du 10 Février 1781. « L'Académie, Monſieur, vous remercie infiniment de » l'exemplaire de votre Ouvrage, que vous avez bien » voulu lui adreſſer. Elle l'a lu avec beaucoup de ſatis- » faction. Les vues que vous propoſez ſur la navigation » intérieure, paroiſſent très-bonnes. Si les talens ſont » honorables pour ceux qui les poſsèdent, c'eſt ſur-tout » lorſqu'ils les conſacrent, comme vous, à l'utilité » publique..... »

Académie des Sciences de Toulouſe. Lettre du 7 Décembre 1785. « L'Académie, Monſieur, a reçu avec recon- » noiſſance & lu avec plaiſir l'Ouvrage que vous avez » bien voulu lui envoyer ſur la navigation intérieure du » Royaume. Il n'eſt aucun de ſes Membres qui ne ſente » la néceſſité preſſante de dégager des embarras qui » obſtruent les fleuves & les rivières, & ſur-tout la Ga- » ronne dont la navigation, depuis ſa ſource juſqu'au- » deſſous de Toulouſe, eſt preſqu'impraticable ; ce qui » ſans doute eſt une des principales cauſes de la langueur » du Commerce de cette Ville, que l'Académie s'efforce » autant qu'il eſt en elle de ranimer. Elle a propoſé à ce » ſujet un prix aſſez conſidérable. Il falloit bien vous » attendre, Monſieur, à des contradictions & à des » obſtacles...; mais vous avez du courage & des talens, » vous combattez pour le bien public & vous avez pour » vous la raiſon & la vérité. Il ſemble qu'on eſt bien » fort avec ces armes-là..... »

Académie de Nismes. Lettre du 22 Novembre 1785.... « Le plan de la navigation a été fort applaudi ; il ne » peut manquer de l'être, paroissant sous les auspices aussi » flatteurs, que ceux que vous avez obtenus. Puisse votre » voix être écoutée de tous les bons citoyens, & puisse » votre sentiment être soutenu par un Gouvernement » aussi éclairé que patriote !... »

Société Royale de Montpellier. Lettre du 16 Décembre 1785.... « Il seroit difficile de ne pas sentir tout le » prix d'un Ouvrage aussi utile ; l'administrateur instruit » & le citoyen zélé s'y montre par-tout. Vous relevez les » erreurs de ceux qui vous ont devancé dans une carrière » difficile ; vous donnez des vues savantes, fruit d'une » observation suivie & d'une méditation assidue. Je n'en » dirai pas davantage ; mon suffrage particulier n'ajou- » teroit rien à celui du public.... »

Académie de Peinture, Sculpture, Architecture Civile & Navale de Marseille. Lettre du premier Septembre 1780, sur le premier Ouvrage. « Monsieur, avec votre Lettre » du 14 Août dernier, nous avons reçu votre Traité » de la navigation dans l'intérieur du Royaume. Sensi- » bles à cette attention de votre part, nous vous en » remercions avec d'autant plus de satisfaction, qu'en » applaudissant à l'Ouvrage, son Auteur, ami des Arts » & de la Société, nous devient recommandable par » tous les liens, qui, désormais l'attachent à notre Com- » pagnie ; beau-frère d'un de nos Professeurs ; père d'un » de nos concitoyens ; respectable par des talens chers à » l'humanité ; qu'il est flatteur à nos sentimens de faire » mention dans nos fastes de son nom & de ses qualités » personnelles.

» perſonnelles. En conſéquence nous avons l'honneur » de vous adreſſer l'extrait de la délibération paſſée à » cet effet, & de vous témoigner la conſidération avec » laquelle nous ſommes.... »

La même Académie. Lettre du 21 Novembre 1785, ſur le ſecond ouvrage. « Monſieur, nous avons reçu votre » mémoire ſur la navigation intérieure du Royaume.... » Après l'avoir lu avec toute l'attention poſſible, nous » ne pouvons qu'applaudir à cet enchaînement de biens » & d'avantages que votre plume préſente ſi judicieu- » ſement en faveur de la France, ſi le projet en étoit » exécuté, conformement à vos juſtes idées; mais on voit » que le bien trouve ſouvent des difficultés & des obſta- » cles à ſurmonter, tandis que le mal ſe fait aiſément... » Vous nous demandez ſi nous pourrions trouver quel- » ques expédiens pour empêcher les débordemens des » fleuves & des rivières, qui occaſionnent des dégâts » conſidérables aux pays circonvoiſins de leurs bords. » En cela permettez-nous de vous dire, que vos obſer- » vations à cet effet, ſemblent indiquer les vrais moyens » pour prévenir de tels déſaſtres; & que ſi alors le ſuccès » ne répond point à votre attente, perſonne n'oſera entre- » prendre d'y réuſſir. Cependant, lorſque nous donnons » mille éloges à votre livre, pour vous témoigner que » nous ne nous intéreſſons pas moins que vous au bien » & à la gloire de notre nation, nous ſolliciterons nos » Architectes, notre Profeſſeur d'architecture navale de » s'en occuper; & s'il eſt poſſible qu'ils ajoutent de nou- » velles idées aux vôtres, nous nous ferons un plaiſir » de vous les communiquer & de vous aſſurer de la reſ-

» pectueuse considération avec laquelle nous avons l'hon-
» neur d'être.... »

Société Littéraire de Grenoble. Lettre du 18 Mai 1786.

« Monsieur, nous avons reçu avec autant de plaisir que
» de reconnoissance vos Ouvrages sur la navigation inté-
» rieure & les péages; les vues patriotiques qu'ils renfer-
» ment, les ressources qu'ils indiquent pour favoriser
» l'Agriculture & le Commerce prouvent autant votre
» bienfaisance que la supériorité de vos talens; vous avez
» considéré votre objet en homme d'Etat, & vous l'avez
» suivi dans les détails en administrateur éclairé. Puisse le
» Gouvernement seconder vos vues, adopter tous vos
» plans, & vous mettre à même de réaliser des projets
» aussi utiles! Nous serons très-empressés que vous veuillez
» correspondre avec notre Société naissante qui vous
» réclame comme un compatriote, un savant & un bien-
» faiteur de l'humanité..... »

On rapportera encore ici la lettre de MM. les Echevins & Députés du commerce de Marseille, du premier Août 1781, sur le premier ouvrage de M. Allemand.

» Monsieur, nous avons reçu avec la lettre que vous
» nous avez fait l'honneur de nous écrire le 10 du mois
» dernier, un exemplaire de votre ouvrage préliminaire
» sur la navigation intérieure, avec le traité des péages
» le plan d'administration de la navigation, & les
» moyens de fournir à la dépense des travaux qui doi-
» vent être exécutés dans cette partie. Nous avons vu
» avec beaucoup de reconnoissance, Monsieur, que
» vous vous êtes occupé d'un objet vraiment utile &
» intéressant. Le commerce en général ne peut que vous

» en ſavoir gré. Il recevra l'avantage que vous avez » deſſein de lui procurer, s'il n'eſt mis aucun obſtacle à » l'exécution de vos vues & de vos plans ; & nous ne » doutons pas que vous n'y trouviez en même-temps » les avantages que vous devez naturellement recueillir » à la ſuite d'un travail pénible & compliqué qui ne » peut manquer de vous avoir occaſionné beaucoup de » recherches, de ſoins & de peines ; c'eſt ce que nous » apprendrons avec plaiſir. Recevez en même-temps, » Monſieur, les remercîmens que nous vous devons de » vos attentions à nous avoir fait parvenir votre ouvrage, » & ne doutez jamais de nos ſentimens & de la véri- » table reconnoiſſance avec laquelle nous ſommes..... » Les Echevins & Députés du commerce de Marſeille, ſignés.

Il n'eſt pas douteux que toutes les chambres de commerce du Royaume ne penſent comme celle de Marſeille, à l'égard des Ouvrages de M. Allemand, ſur la navigation intérieure, qui les intéreſſe même davantage, par leur ſituation ſur des fleuves : en voici la preuve. En 1740, ſur le mauvais état des rivières de Gaſcogne, la chambre du commerce de Bayonne, repréſenta au Gouvernement en ces termes : « Qu'une partie » de la navigation ſur l'Adour, le Gave de Pau, le » Midoux & la Nive, étoit interceptée, & l'autre rendue » très-difficile par les digues des moulins & les atter- » riſſemens, & qu'on ne veilloit point à l'exécution des » ordonnances & réglemens..... » Depuis ces repréſentations, on n'y a pas plus veillé qu'auparavant, puiſque ces rivières ſont encore dans le même état.

Quatre célèbres Membres (*a*) de l'Académie des Seinces de Paris, auxquels le Gouvernement paroît avoir donné, à juste titre, toute sa confiance pour l'examen des opérations locales dans cette partie, justifient, par leur rapport sur la navigation intérieure de la Bretagne, qu'il n'est pas d'autre plan à suivre, pour cette branche d'administration en général, que celui que présente M. Allemand : commençons, disent ces savans, par jouir des canaux que la nature nous a prodigués & qui n'exigent que de très-petites dépenses pour les rendre navigables. On chercheroit, dans tous ces travaux, ajoutent-ils, à diminuer le plus qu'il est possible, les ouvrages de l'art ; à ne point s'écarter du cours naturel des rivières, lorsqu'on n'a d'autre motif que d'abréger un peu la longueur du chemin. On y trouvera plusieurs avantages, continuent-ils, une économie réelle dans presque toutes les occasions & la conservation d'une plus grande quantité d'eau ; enfin, il résultera de ces travaux la salubrité de l'air & l'amélioration des terrains : non-seulement l'intérêt commun l'exige, mais même la justice rigoureuse. Ces Académiciens pensent encore, que pour assurer le succès de ces établissemens, & l'économie dans les dépenses, il seroit utile pour la province, d'en confier la direction générale à un seul homme ; que c'est le seul moyen de mettre DE L'ENSEMBLE ET DE L'UNITÉ dans les différentes opérations, d'éviter une foule de faux frais, de dépenses inutiles, qu'entraînent nécessairement

(*a*) M. le Marquis de Condorcet, MM. les Abbés Bossuet & Rochon, & M. de Fourcroy.

les incertitudes, les variations dont il eſt impoſſible de ſe préſerver par un autre moyen.

C'eſt exactement là le fonds de tout ce que dit M. Allemand ſur les travaux qu'exige la navigation intérieure dans tout le Royaume, & ſur l'adminiſtration de cette partie. Il n'eſt perſonne qui ne ſente que ces opérations, confiées à divers départemens, ne peuvent avoir d'harmonie & d'enſemble que lorſqu'elles ſeront réunies ſous une même tête.

Voici comme s'exprime encore à ce ſujet, dans un mémoire manuſcrit, M. le Marquis de Condorcet, dont les grandes lumières ſont ſi généralement connues : » 1°. qu'il n'eſt pas douteux que les travaux néceſſaires » pour perfectionner la navigation des fleuves & celle des » rivières qui y affluent, & pour les rendre navigables » le plus haut qu'il eſt poſſible, NE DOIVENT PRÉCÉDER » les conſtructions de canaux.... 2°. Les perſonnes char- » gées de ces travaux pour la navigation des fleuves & » des rivières, ne doivent pas être partagées par géné- » ralités, mais d'après la diviſion naturelle des terrains ; » & en France elles doivent former ſix départemens.... » 3°. Il ne faut pas croire que cette inſpection des ri- » vières, cette diviſion des travaux à faire le long de » leur cours, ſoit une choſe ſi ſimple ; elle exige DES » CONNOISSANCES TOUTES DIFFÉRENTES de celles qui » ſont néceſſaires pour la conſtruction des canaux.... » 4°. Il ſeroit très-utile de nommer pour les cinq autres » départemens, un conſervateur général, comme l'eſt » M. Allemand pour la Garonne..... »

Enfin, c'eſt la voix unanime de tous les hommes

éclairés & citoyens qu'il n'eſt qu'un département particulier, réuniſſant toute cette partie, avec lequel on puiſſe rétablir la navigation des fleuves & rivières, & la tenir libre par une police vigilante. Tant d'autorités ſi impoſantes, ne ſuffiroient-elles pas pour éclairer le Gouvernement s'il ne l'étoit par LE VŒU GÉNÉRAL DE LA NATION?

Ce n'eſt donc point ici un problême ni un projet ſyſtématique que l'on préſente à l'Adminiſtration, comme oſe le dire un antagoniſte (*a*) des louables vues de M. Allemand; c'eſt une opération dont les avantages immenſes ſont démontrés évidemment, & dont l'exécution ne préſente aucun obſtacle; c'eſt un établiſſement que des Gouvernemens très-éclairés ont reconnu indiſpenſable, & qu'ils ont fait récemment (*b*).

On doit eſpérer, d'après les bonnes intentions qu'a manifeſté le gouvernement pour la navigation intérieure, par le réglement de 1782, pour la police de la Garonne, eſſai de l'opération générale pour tout le royaume, qu'il daignera, dans cette circonſtance, agréer le plan

---

(*a*) Cet individu manifeſte ſans ceſſe ſes mauvaiſes intentions. Ne vient-il pas encore de s'oppoſer fortement au plus bel acte d'humanité qu'on puiſſe jamais exercer, la tranſlation de l'Hôtel Dieu? Il n'a pas craint de publier un mémoire contre ce louable projet, qui réunit tous les ſuffrages, & il a oſé dire que les aſſertions de l'auteur, pour faire ſentir la néceſſité de l'exécution, étoient des erreurs. Mais oſera-t-il encore élever ſa voix, d'après le rapport de MM. les Commiſſaires de l'Académie des Sciences, ſur l'état affreux de cet hoſpice & de l'inhumanité qui y règne par-tout? Non; ſon erreur eſt trop bien démontrée à cet égard; & il faut eſpérer que la ſageſſe du Gouvernement reconnoîtra auſſi celle où il eſt tombé, au ſujet des opérations importantes & urgentes, dont M. Allemand donne le plan général.

(*b*) Mémoire ſur la navigation intérieure, pag. 39.

que l'on présente ici de cet établissement intéressant & pour le Roi & pour la Nation. C'est par ce moyen que le Monarque peut faire des conquêtes de plusieurs provinces dans le sein de son royaume, sans effusion de sang, sans mettre de nouveaux impôts, & sans puiser dans ses coffres. Est-il de plus grande gloire que celle qu'on acquiert en faisant le bien public ? On peut même assurer que c'est la seule qu'ambitionne le cœur bienfaisant de SA MAJESTÉ ! D'après ses grandes vues & les opérations importantes qu'elles a conçues elle-même, peut-on douter qu'elle n'apprécie bien toute l'importance de celle-ci ? Sa sollicitude seule pour ses peuples lui en prescrira l'exécution ! Ne craignons donc pas que quelque individu mal intentionné puisse encore mettre obstacle à une opération qui réunit les suffrages de tous les citoyens & de laquelle il doit résulter, sans contredit, la plus grande prospérité de l'Etat.

Comme il n'est pas de contrée du royaume où l'on puisse obtenir plus d'avantages des établissemens de navigation que dans l'Anjou, le Maine & le Perche, où il y a quantité de forêts (*a*), de mines, de carrières de

(*a*) Cet objet d'agriculture & de première nécessité, mérite aussi dans cette circonstance toute l'attention du Gouvernement. Il n'est aucune province où l'on n'ait reconnu la disette des bois, occasionnée par la mauvaise police qui y règne & par les brigandages qui se commettent dans cette partie, une des plus intéressantes encore de l'administration. Les Académies, ces sociétés estimables, qui s'occupent avec tant de zèle du bien public, ont toutes annoncé des prix pour ceux qui donneroient les meilleurs moyens pour rétablir nos forêts. La province de Champagne, quoiqu'elle possède plus de bois qu'aucune autre province, n'a pas moins vu le dépérissement de ses forêts : l'Académie

toutes eſpèces & autres productions, dont on ne retire rien dans une grande partie de ces provinces, ainſi

---

de Châlons a également demandé l'année dernière, par un programe qu'elle a fait publier, quels ſeroient les moyens les plus propres pour rétablir les forêts dans cette province.

Le premier à employer, & ſans lequel deviendroient inutiles tous les autres moyens, c'eſt la réforme de l'adminiſtration vicieuſe de cette partie, à laquelle M. Allemand à propoſé de ſubſtituer celle que le Gouvernement à adoptée pour la Corſe, c'eſt-à-dire, de confier la partie d'adminiſtration à des officiers par commiſſion, & la partie contentieuſe aux tribunaux ordinaires de juſtice, qui ont dans tous les temps mérité la confiance publique. (*Traité des péages & de la navigation intérieure*, p. 131 & ſuiv.)

On ne manquera pas de dire : mais des moyens pour rembourſer plus de vingt millions de charges ? Nous répondrons ſans rien craindre, qu'il en eſt pour cet effet de ſurabondantes DANS LA CHOSE MÊME, lorſqu'elle ſera adminiſtrée ſagement, & que la navigation intérieure en vivifiera une grande partie dont on ne retire preſque rien faute de ces précieux débouchés. On eſt ſi accoutumé à diriger ſes vues ſur le tréſor public, qu'on ne voit, pour ainſi dire, d'autre moyen que celui d'y puiſer pour toutes les opérations : on ne penſe pas qu'il eſt des parties d'adminiſtration qui en ont en elles-mêmes de puiſſans. Au reſte, en ſupprimant cette adminiſtration, on peut faire un choix des ſujets qui ſeront reconnus dignes à tous égards, de bien exercer leurs fonctions dans cette partie, & qui, en leur payant l'intérêt de la finance de leur charge, ſe trouveront très-heureux d'avoir une place équivalente à celle qu'ils avoient. Par ce moyen, le rembourſement à faire d'abord deviendroit de peu de conſéquence ; & les fonds pour y pourvoir, ſe trouveroient dans les trois premières années de nouvelle adminiſtration, par l'augmentation de produit des ventes.

Ceux qui penſent qu'il ſeroit plus avantageux pour le Roi d'aliéner les forêts & bois du domaine, ne réfléchiſſent point ſur un grand abus qui en réſulteroit, qui ſeul rend la choſe impraticable. Le particulier devenant poſſeſſeur de ces forêts, qui ſont preſque la ſeule reſſource de la ſociété, pour des bois de conſtruction civile, les auroit bientôt miſes en taillis pour jouir d'un revenu prochain ; & l'Etat ſe trouveroit inceſſamment dans la plus grande diſette de cette première qualité de bois. On nous objectera qu'il

qu'il eſt dit dans les mémoires des Intendans de Tours & d'Alençon, rapportés dans l'état de la France, il conviendroit de commencer les opérations de ce département, par l'établiſſement de la navigation ſur toutes les rivières de cette contrée intéreſſante; navigation liée avec celle de la Loire, de la Saône, du Rhône, par le moyen du canal de Charolois, & qui deviendroit d'autant plus importante, relativement aux approviſionnemens DU PORT DE CHERBOURG, qu'il eſt très-facile, & à peu de frais, de la faire communiquer avec celle de l'Orne, qui avoiſine ce nouveau port de roi; ce qui eſt démontré depuis long-temps par pluſieurs plans & devis de cette communication, qui eſt une des principales dépendances de ce ſuperbe monument, à la gloire du Souverain & de la Nation.

On ne peut pas non plus ſe diſſimuler un inſtant que l'établiſſement d'une grande navigation & d'une police vigilante ſur tous les fleuves & rivières du Royaume, ne ſoit un monument, comme on ne peut en ériger aucun d'auſſi utile & glorieux. SA MAJESTÉ, convaincue de l'importance de l'un, qui coûtera des millions, reconnoîtra certainement les avantages immenſes qui doivent réſulter de l'autre, dont la dépenſe ſe trouve DANS LA

---

peut-être qu'il eſt facile de parer à cet inconvénient, en obligeant le particulier à laiſſer des réſerves. On répondroit qu'il en ſeroit de celles-ci comme des réſerves dans les bois des gens de main-morte, qui ſavent bien trouver le moyen d'éluder la loi. Ce précis ne comportant pas une plus ample diſcuſſion de cet objet, nous nous bornons à ce que nous venons d'en dire, qui prouve aſſez l'état affreux dans lequel il eſt réduit, & la néceſſité abſolue d'y remédier inceſſamment.

CHOSE MÊME. C'eſt par les opérations de ce département vivifiant, uniquement occupé de l'extenſion & de la liberté de la navigation intérieure, qu'on pourra faire de grands progrès dans l'agriculture & le commerce, faciliter les approviſionnemens de la marine, des places & arcenaux, augmenter la maſſe des impoſitions ſans ſurcharger le peuple, & rendre en général le Royaume des plus floriſſans.

OPÉRATION PRÉLIMINAIRE

Aux établiſſemens de navigation.

LE conſervateur général de chaque département, avec les autres officiers, commenceroit ſes opérations par la viſite générale du fleuve & des rivières, pour en reconnoître toute l'utilité, le terme de chaque eſpèce de navigation & celui du flottage; ſi la navigation pour bateaux & celle pour radeaux, ainſi que le flottage, ſeroient ſuſceptibles d'être prolongés, & juſqu'en quel lieu; ſi les rivières qui ne ſont navigables que pour radeaux, ne pourroient pas le devenir pour bateaux, ou ſeulement dans une partie de leurs cours; de même, ſi celles qui n'étant que flottables, ne peuvent pas être rendues navigables, ne ſont pas dans le cas de le devenir au moins pour radeaux; & enfin, pour celles qui ne ſont ni navigables ni flottables, quelle eſpèce de navigation on pourroit y établir, ou ſi elles ne ſeroient

propres qu'au flottage, ou ſeulement à l'établiſſement d'uſines ; quels ſeroient les avantages qui réſulteroient de chaque eſpèce de navigation, du flottage & uſines qu'on établiroit ſur chaque rivière ; quels ſont les droits de péages ſur celles qui ſont navigables, la manière dont on les perçoit, & quels ſont les autres abus qui s'y commettent & les moyens les plus convenables pour y remédier ; de quelle nature en général ſont les obſtacles qui gênent ou interrompent le cours des rivières, les travaux ou indemnités néceſſaires pour les lever, tant dans la partie déjà navigable que dans celle qui ne l'eſt pas, & qui eſt ſuſceptible de le devenir, ou d'être rendue flottable : reconnoître en même-temps les communications qui tiennent au plan général d'une navigation circulaire bien ordonnée, ainſi que tous les marais, dont le deſſéchement peut être opéré par les établiſſemens de navigation ; & de chaque objet donner d'abord un état de dépenſe par approximation.

Cette opération préliminaire eſt ſans contredit l'unique moyen pour parvenir à retirer tous les avantages que nous offrent les rivières & le ſol précieux de la France. C'eſt par cette opération, qui n'a jamais été préſentée avec ce développement (*a*), qu'on reconnoîtra tous les objets du domaine, des communautés & des

(*a*) Les Commiſſaires envoyés dans les provinces en 1571, dont parle Scaliger, qui rapportèrent qu'on pouvoit rendre navigable un grand nombre de rivières du Royaume, ne s'occupèrent, ainſi que ceux de la réformation de 1669, qu'en partie & même très-ſuperficiellement, de l'opération préliminaire que l'on préſente ici, qui doit néceſſairement être la baſe de toutes celles d'amélioration du ſol, d'extenſion de navigation & de commerce.

particuliers ſuſceptibles d'acquérir une valeur, ou d'être améliorés par ces différens établiſſemens, ou par les eaux des rivières près deſquelles ils ſe trouvent ſitués ; c'eſt par ce travail, dont les avantages ſont inappréciables, que le Gouvernement pourra former un plan général de toutes les opérations de ce genre ; c'eſt enfin par CET ENSEMBLE, qu'on reconnoîtra l'utilité & le degré de mérite de chacune, celles qu'on doit rejetter ou adopter, & celles qui exigent d'abord d'être traitées de préférence, & qu'on pourra établir une navigation circulaire dans tout le Royaume, ſans s'expoſer à ouvrir des communications déſordonnées.

C'eſt alors que les officiers de la navigation, en exerçant la police en général, s'occuperont de ces établiſſemens ſur les fleuves & rivières, ne s'agiſſant, pour cet effet, que de faire lever les obſtacles qui ſe trouvent naturellement dans leur lit, ou qui y ont été introduits par la main des hommes ; opérations qui peuvent être faites à peu de frais, & qui ſont entièrement de police, reconnues telles par les ordonnances & les réglemens ſur cette intéreſſante matière.

D'après le plan de cette opération préliminaire, il n'eſt perſonne qui ne ſente l'importance de ſon exécution.

Quant au plan général d'adminiſtration & à l'entière énumération des moyens pour ſubvenir aux dépenſes, on peut les voir dans les Ouvrages de M. Allemand, & on ſera encore plus convaincu que c'eſt à juſte titre que le plan & les moyens ont réuni tous les ſuffrages.

FIN.