

Leg. 8^o paguete 2

714
~~p. 11~~

B 83

Manuel Antonio

10

UVA. BHSC. LEG.08-2 n°0714

MÉMOIRE

SUR

LA NAVIGATION INTÉRIEURE;

OBSERVATIONS

SUR L'OPÉRATION PARTICULIÈRE

ORDONNÉE PAR LE GOUVERNEMENT

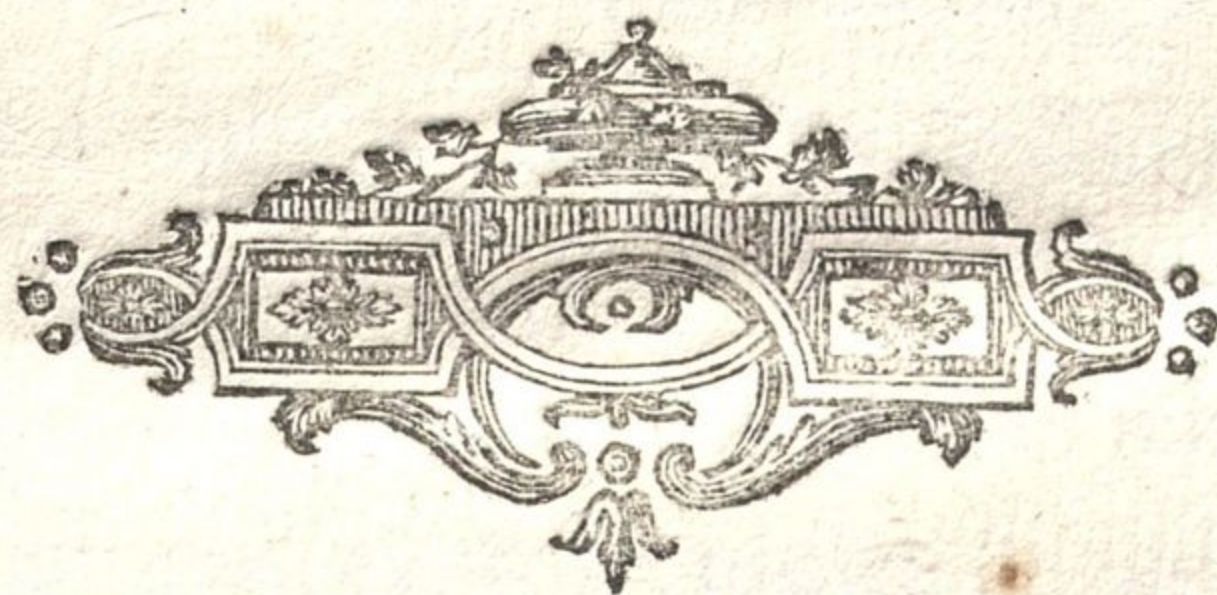
POUR PRÉPARER L'OPÉRATION GÉNÉRALE

PRÉSENTÉE ICI SOUS TOUS SES RAPPORTS.

Suite de l'Ouvrage préliminaire au Traité général.

PAR M. ALLEMAND,

Conservateur général de la Navigation de la Garonne, Associé Amateur de
l'Académie de Peinture, Sculpture, d'Architecture Civile & Navale de
Marseille, ancien Conservateur des Forêts de l'Île de Corse.



A PARIS,

Chez PRAULT, Imprimeur du Roi, Quai des Augustins, à l'Immortalité.

M. DCC. LXXXV.

Avec Approbation & Privilège du Roi.



U/Bc LEG 8-2 n°714 HTCA



AVERTISSEMENT.

F L A T T É d'avoir obtenu de Sa Majesté l'agrément de lui dédier notre Traité général de la Navigation intérieure, approuvé par l'Académie des Sciences, nous aurions fait tous nos efforts pour le publier dans ce moment, si un obstacle puissant ne s'y étoit opposé. Nous avons reconnu qu'un ouvrage de cette nature, qui devoit embrasser nécessairement la description physique, politique & économique de nos fleuves & rivières, exigeoit absolument la connoissance locale de tous les objets que renferme cette partie, ainsi qu'on en fera pleinement convaincu par le plan d'opérations préliminaires à l'extension de la navigation, présenté dans la troisième Section de cet ouvrage.

Comme ce n'est point un motif mercenaire qui nous a fait concevoir le projet de traiter cette branche d'administration, mais uniquement le désir de mériter l'estime de nos concitoyens & du Gouvernement, nous n'avons pas cru devoir,

A. ij

par trop de précipitation, nous expofer à perdre les fuffrages que nous a mérité notre effai; nous nous félicitons d'avoir été affez prudens pour n'aller que pas à pas dans une entreprise auffi vafte, qui, par les opérations qu'elle embraffe, & les avantages infinis qui doivent en réfulter, devient l'entreprise de l'Etat.

C'est auffi la marche que le Confeil a cru devoir fuivre, en ne faifant d'abord qu'une opération particuliere qui nous a été confiée, pour préparer l'opération générale; & c'est d'après cette expérience, & les obfervations qu'elle nous a mis à portée de faire, que nous avons de nouveau rédigé notre plan général d'adminiftration & les moyens de l'exécuter, que nous présentons aujourd'hui au Gouvernement.





M É M O I R E

S U R

LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

LA Navigation intérieure est reconnue par toutes les Puissances pour être le germe des prospérités publiques ; elle favorise la Population, vivifie l'Agriculture, introduit les Arts, le Commerce, & est l'aliment de la Navigation maritime : aveu qui condamne l'indifférence où nous avons été long-tems sur cette partie importante, réduite aujourd'hui dans un état qui mérite toute l'attention du Gouvernement.

L'Espagne, qui paroissoit être dans une profonde léthargie sur son administration intérieure, donne aujourd'hui tous ses soins aux objets d'industrie ; elle vient d'exécuter le canal d'Aragon, de trente-deux lieues de longueur, entrepris & abandonné par Charles-Quint, & qui, suivant la description qu'on nous en donne, semble le disputer au canal de Languedoc, soit par les obstacles qu'il a fallu vaincre, soit par sa largeur & sa profondeur, soit enfin par ses deux objets d'utilité, la navigation & l'arrosage. C'est au génie & au zele de Don Raymond

Pignatelli qu'on a l'obligation d'avoir su vaincre les grandes difficultés qui s'opposoient à l'exécution de ce canal.

Le Portugal, qui ne s'étoit jamais occupé de ces opérations, en a également reconnu l'importance. L'Académie des Sciences de Lisbonne a tenu une assemblée publique le 17 Janvier dernier, dans laquelle elle a adjugé le prix qu'elle devoit distribuer cette année, au sieur Guillaume de Valleré, Auteur d'un mémoire sur l'utilité d'un canal à construire dans la province d'Alentejo, pour faciliter le transport des productions de cette province jusqu'au Tage. Ce mémoire offre en même tems le projet du canal, les détails relatifs à sa construction, & le tableau de la dépense.

Le Danemarck ayant résolu, il y a quelques années, d'opérer, dans la province de Holstein, la communication de la mer du Nord avec la mer Baltique, a également eu le plus grand succès dans son entreprise. Par cette voie, les vaisseaux de 96 à 100 pieds de quille, tirant 9 à 10 pieds d'eau, évitent le Cattégat, le détroit du Sund, & un trajet dangereux d'environ deux cent milles; ils ne mettent, par le canal, que dix heures pour se rendre d'une mer à l'autre, & les frais ne sont que d'environ cent douze livres tournois.

Le Prince Oginsky ne s'est jamais rebuté d'une des plus grandes entreprises en ce genre; il vient enfin d'établir, par la Pologne & les rivieres Przypiu & de Szezara, la communication de la mer Noire & de la mer Baltique.

On en établit une autre qui ne fera pas moins avan-

tageuse au commerce de la République; c'est celle des rivières de Piné & de Muchawiec avec la Vistule & le Nogat. Le canal que l'on creuse pour cet effet a huit milles de longueur.

L'Empereur fait actuellement ouvrir un canal en Hongrie, depuis la ville de Témefwar jusqu'à Témefm, pour opérer la communication du Danube avec la Save, & de-là avec la mer Noire & la mer Adriatique. Le Département de la Navigation intérieure a soin de faire lever tous les obstacles qui s'opposent à une libre navigation sur toutes les rivières des États héréditaires; il s'occupe aussi d'en rendre navigables plusieurs autres.

Le canal entrepris par Charlemagne en 792, pour établir par le Mein la communication du Danube avec le Rhin, paroît aujourd'hui fixer toute l'attention de l'Empereur. Des Ingénieurs ont reconnu les lieux & pris tous les renseignemens relatifs à cette grande opération: il se trouve différens feuillets pour creuser ce canal, & on n'a point encore déterminé précisément celui auquel on donnera la préférence.

L'importance que Joseph II attache, avec raison, à l'ouverture de l'Escaut, doit bien nous convaincre des avantages immenses de la Navigation intérieure.

La Czarine ne cesse aussi de donner toute son attention à cette partie. Le Gouvernement fait actuellement creuser plusieurs canaux, & on vient enfin de faire sauter les rochers qui embarrassoient encore le Nieper, par lequel le canal d'Oginsky établit la communication de la mer Noire avec la mer Baltique; ce fleuve, autrefois rempli d'écueils qui rendoient la navi-

gation très-dangereuse, ne présente plus aucun danger.

Le Roi de Prusse, quoiqu'ayant une Navigation circulaire, vient encore d'assigner des fonds considérables pour faire creuser plusieurs canaux dans la Marche Electorale.

En Angleterre, si les travaux pour l'extension de la Navigation intérieure cessent pendant la guerre, à la paix ils sont aussitôt repris; outre plusieurs canaux auxquels on travaille, le Gouvernement paroît absolument décidé à faire exécuter en Ecosse le projet de la communication des deux mers à travers ce Royaume, entre Loch-fine & Loch-grinan, qui ne sont séparés que par un isthme de cinq milles, & on assure que la dépense que pourroit occasionner cette jonction, ne monteroit pas au-dessus de 17,000 liv. sterling. Les avantages de cette opération sont inappréciables, tant parce qu'elle éviteroit au navigateur des périls sans nombre, que par les facilités qu'elle lui procureroit pour se rendre d'un Royaume à l'autre. L'établissement des pêcheries sur les côtes d'Ecosse concourt aussi infiniment à l'ouverture de ce nouveau débouché de navigation.

Le canal qui doit joindre la Tamise, l'Issi, & la Severn paroît absolument résolu. La Cour des Aldermans, après avoir entendu le rapport des Commissaires, a requis ceux de ses membres qui ont séance dans la Chambre des Communes, de ne perdre ce bill de vue dans aucun de ses progrès, & de veiller à ce qu'il ne contînt aucune clause nuisible aux intérêts de la ville de Londres.

Washington,

Washington, semblable à ces Romains qui, après avoir servi la Patrie au-dehors, la servoient au-dedans avec une utilité encore plus réelle, s'occupe fortement des progrès de la Navigation intérieure des États-unis; il a formé le projet de débarrasser les lits des fleuves & rivières, des cataractes, & autres encombres qui en interrompent le cours, & d'ouvrir des canaux de communication d'un État à l'autre, ainsi qu'avec les fleuves de Saint-Laurent & de Mississipi.

Dans une assemblée des plus nombreuses, qui a eu lieu à Alexandrie le 15 Décembre 1784, entre les Députés de cet État & ceux du Mariland, pour délibérer sur les moyens les plus propres pour perfectionner & augmenter la Navigation de la rivière Potowmack, il a été arrêté d'une voix unanime, que le bien public exigeoit qu'on mît en usage tous les moyens pour rendre le cours de cette rivière navigable, aussi haut qu'il seroit possible: en conséquence de cet arrêté, il fut adressé des requêtes motivées au Corps législatif des deux États, dans lesquelles on demandoit qu'il fût formé une Compagnie pour exécuter ce projet, & qu'on lui accordât tous les encouragemens nécessaires pour en faciliter la réussite: on n'avoit pas le moindre doute que ces demandes ne fussent favorablement accueillies.

Après cette assemblée, le Généralissime Washington & le Général Gattes se sont rendus dans le Mariland, au nom de l'État de Virginie, pour convenir d'un plan. La Compagnie qui s'est offerte pour l'ouverture de cette rivière, s'engage à la rendre navigable en trois ans, depuis sa source jusqu'aux grandes chûtes, c'est-à-dire,

B

dans un cours de plus de deux cent milles, & de terminer cette opération, jusqu'à son embouchure, en dix autres années. Le Corps législatif de Virginie, convaincu des grands avantages qui devoient résulter de cette opération & autres de ce genre, a été magnifique dans les récompenses accordées à Washington; ce Général a été gratifié, à titre de propriété, de cinquante lots dans la nouvelle navigation de la rivière de Potowmack, qui sont évalués à 100 livres sterling chacun; & cent lots dans celle de la rivière James, évalués à 200 piaftres chacun; ce qui forme en tout 42,000 piaftres. On voit qu'un des premiers soins de cette République naissante, est donné à la liberté du cours des fleuves & rivières & à la construction des canaux.

Un Empire qui se suffiroit à lui-même, qui n'auroit rien à craindre de ses voisins, & qui seroit privé de tout commerce extérieur, ne pourroit absolument se passer d'une Navigation intérieure; sans elle, il seroit impossible aux provinces de se secourir dans les disettes, & de se procurer réciproquement, dans toutes les circonstances, les objets nécessaires à la vie: à plus forte raison est-elle de la plus grande importance chez une Nation guerrière & commerçante comme la nôtre, où d'ailleurs les Arts sont cultivés avec distinction, & qui peut tirer de son sol sa principale richesse.

Il est généralement reconnu que notre Navigation intérieure a effuyé une diminution considérable, & que ce qui nous en reste est gêné par une multitude d'entraves introduites dans les lits des fleuves & rivières par la barbarie des siècles, abus qu'il est très-important de

détruire, & qui ne peut subsister davantage dans un siècle si éclairé & sous un Gouvernement si bienfaisant. Les plaintes continuelles du navigateur & du commerce, sont une preuve bien convaincante des grandes difficultés qu'éprouve par-tout la navigation. Plusieurs rivières qui étoient autrefois navigables, nous refusent aujourd'hui leurs secours pour les débouchés des productions des contrées les plus fertiles. N'est-il pas étonnant que le plus grand nombre de nos villes capitales, que même des provinces entières, aient négligé de se procurer la navigation sur les rivières dont elles sont arrosées? Il l'est encore plus que celles qui jouissoient de ce précieux avantage s'en soient laissé priver.

Qui pourroit se persuader que la capitale du Royaume ait perdu sur la Seine, sa mere nourrice, plus de vingt-cinq lieues de navigation pour bateaux sur les meilleurs sols de la Champagne & de la Bourgogne? C'est cependant un fait qu'on ne peut révoquer en doute. Plusieurs ordonnances rendues récemment par l'Administration de la ville de Paris, au sujet des encombres qui se trouvent sur ce fleuve & sur les rivières qu'il reçoit dans son cours, démontrent jusqu'à quel point de licence se portent les riverains. Les moyens extrêmes & dangereux qu'emploie cette Administration pour réprimer ces abus, en autorisant les Patrons & les Mariniers à détruire ou enlever arbitrairement tout ce qui peut gêner la navigation (1), peuvent en faire commettre de plus grands que ceux auxquels on avoit en vue d'obvier.

(1) Ordonnance du 30 Avril 1784.

La Navigation de la Seine & de ses affluens n'intéresse pas seulement la ville de Paris, mais aussi toutes les provinces qu'ils arrosent, & généralement le Royaume; il est donc très-abusif que cet intérêt général soit confié à une Administration municipale, qui n'a & ne doit avoir aucune mission pour en être chargée, & qui a même négligé au dernier point, relativement à cette partie, son intérêt particulier. Au contraire, l'Administration générale chargée de la police de ces rivières & de l'extension de la navigation, comme elle le doit être nécessairement, en veillant à l'intérêt général du Royaume, veille en même tems à l'intérêt particulier des provinces & de la capitale. Si la ville de Paris croit avoir un intérêt particulier de contribuer à l'extension de la Navigation de la Seine & de ses affluens, le Gouvernement peut l'autoriser pour ces opérations, indépendantes de l'exercice de la police sur les fleuves, rivières & canaux, comme il le fait à l'égard des provinces qui ont des fonds à y destiner.

Le Corps de la Bourgeoisie de Londres est le conservateur de la partie du cours de la Tamise, depuis le pont de Londres jusqu'au Nore; & de la Medway, depuis Rochester jusqu'à Sheerness, mais point au-delà, ni d'aucun autre affluent de la Tamise, par la raison que nous venons de donner ci-dessus au sujet de la Seine & de ses affluens.

Sur les canaux il se commet des abus d'un autre genre; soit qu'ils se trouvent souvent mal entretenus, soit qu'on y éprouve des retards par d'autres causes; ainsi l'œil du Gouvernement y devient aussi absolument nécessaire.

Il est inconcevable qu'une branche des plus intéressantes

de l'Administration reste dans la confusion & le désordre pour des intérêts particuliers. Une partie est jointe au département des Ponts & Chaussées; une autre partie est confiée au Procureur général de la Commission des Péages; une troisième à l'Administration de la ville de Paris; une quatrième enfin est au pouvoir des Officiers des Eaux & Forêts, toutes les fois qu'ils y trouvent leur intérêt; & la plus grande partie est sans administration, abandonnée à l'avidité des riverains; en général, on voit souvent une même affaire portée à plusieurs départemens, c'est ce qui vient encore d'arriver au sujet des travaux qu'on fait exécuter sur la rivière d'Aisne, relativement au canal qu'on doit ouvrir en Champagne (1).

(1) Cette communication n'entre point dans l'ensemble de ces opérations, attendu les deux canaux qu'il est indispensable d'ouvrir; l'un, de l'Oise à la Sambre, pour établir une communication directe avec la Hollande par la Meuse; & l'autre, pour opérer celle de la Manche au Rhin, par la Lorraine. Il n'est pas douteux qu'on ne tombe toujours dans des inconvéniens, tant qu'on ne partira pas d'un ensemble. Le canal souterrain de Picardie & celui de Bourgogne par Dijon, en font encore une preuve convaincante; l'entreprise de ce dernier a failli priver la Nation, peut-être pour long-temps, du canal de Charolois, auquel les États de Bourgogne font travailler, & qui doit ouvrir une des plus importantes communications qu'il y ait à opérer dans le Royaume.

Voici les objections qu'a faites M. Perronnet sur la discussion du projet du canal par Dijon, & qu'il s'est cru en droit de placer en marge de notre Traité général de la Navigation intérieure, lorsqu'il étoit entre les mains du Censeur, M. Cadet de Saineville. Cet Ingénieur dit: » Que les objections de M. Allemand » sont tirées d'un Ouvrage fait par M. Thomassin, pour faire donner la préférence au projet qu'il avoit formé pour faire passer le canal par les étangs » de Long-pendu en Charolois. On ne connoît que M. Thomassin qui ait imprimé contre le canal par Dijon. Quand même on exécuteroit le canal par » Long-pendu, celui projeté par M. Abeille, passant par Dijon, Pouilly, & » Tonnerre, & auquel le Roi fait travailler depuis quatre ans, bien loin de » mériter la censure de l'Auteur, a toujours été préféré par les Ingénieurs »

Par-tout on ne voit dans cette partie que l'anarchie, source de tous les abus. Qu'est-il arrivé de là ? La perte

» autres que M. Thomassin, qui l'ont examiné. On renvoie, pour être mieux
 » en état d'en juger, au Mémoire qui est imprimé dans l'Ouvrage de M. de la
 » Lande, pag. 236 & suivantes. Les eaux du point de partage pour le canal de
 » Briare sont à peine suffisantes pour la Navigation qui y est établie ; & celles de
 » la Loire, entre Dijon & Briare, est très-difficile & incertaine, une grande partie
 » de l'année ; ce qui ne permettrait pas d'en établir une nouvelle, aussi grande que
 » doit l'être celle du canal de Bourgogne par Dijon, Pouilly, & Tonnerre. Il paroît
 » au surplus que l'on n'a pas compté toutes les écluses du canal de Loing dans le
 » nombre de celles qui sont citées dans cet Ouvrage. Le canal par le Beaujolois,
 » en suivant la Loire, le canal de Loing & de Briare, auroit les mêmes incon-
 » vénients mentionnés ci-devant, que le canal passant par les étangs de Long-
 » pendu. On ne sauroit se servir de chevaux le long de la Loire. L'essai qui en a
 » été fait, n'a pas réussi. La Saône est plus long-temps navigable que la Loire ;
 » on observe seulement de diminuer la charge lors des basses eaux, ainsi qu'on
 » le pratique sur la Seine «.

D'abord la première assertion de M. Perronnet est dénuée de tout fondement ; outre l'Ouvrage de M. Thomassin, il y a celui d'un Conseiller au Parlement de Dijon, publié en 1775, qui démontre les avantages infinis du canal de Charolois sur celui par cette capitale de la Bourgogne. Ses autres assertions ne sont pas plus fondées. Les trois plus grands Ministres que la France ait eus, ont donné la préférence au canal par le Charolois, ainsi que les plus habiles Ingénieurs ; l'entreprise a été mise plusieurs fois aux enchères ; mais les guerres ont toujours mis obstacle à l'exécution, comme il est prouvé dans notre Ouvrage préliminaire, pag. 62 & suivantes, & encore mieux prouvé dans notre Traité général, où M. Perronnet a indiscretement placé ses objections. Il a dû voir que les Sully, les Richelieu, les Colbert ont toujours préféré les seuils de Charolois & de Beaujolois, ainsi que les Descure, les Franchini, les Chamois, les Renau, ces célèbres Ingénieurs, qui ne pouvoient être inconnus à M. Perronnet : le Mémoire dont il parle ne prouve rien, il ne contient que ses objections, que l'on rapporte ici. Ce n'est qu'en été & au commencement de l'automne qu'il peut manquer d'eau au point de partage du canal de Briare ; mais il est facile d'y en amener de nouvelles par le moyen de quelques travaux ; nous croyons aussi qu'on peut trouver des moyens pour ne pas tant en dépenser. Les grandes difficultés qu'éprouve la navigation sur la Loire n'arrivent aussi ordinairement que dans ces saisons ; mais alors elle éprouve le même inconvénient sur toutes les rivières. M. Antoine, Sous-

d'une grande partie de notre Navigation intérieure & de notre Agriculture.

Ingénieur des Etats de Bourgogne, dans son ouvrage sur la navigation de cette province, reconnoît cette vérité; & les différentes autorités qu'on vient de citer ci-dessus, achevent de détruire l'objection de M. Perronnet. Celle qu'il nous fait encore au sujet des chevaux, dont on ne pourroit pas, dit-il, se servir sur la Loire, n'est pas plus merveilleuse. Si on ne peut se servir de chevaux, on continuera de se servir d'hommes, ainsi qu'on en use également sur plusieurs rivières, & on pourroit aussi y employer des bœufs avec succès. Enfin, ses dernières objections n'ont pas plus de fondement: il n'est pas vrai que la Saône soit plus longtemps navigable que la Loire; M. Antoine convient qu'elle ne l'est pas pendant six mois de l'année au-dessus de Châlons, ce qui est très-vrai; elle se prend de glace facilement, attendu le peu de courant de ses eaux, inconvenient que la Loire n'éprouve que rarement. A l'égard de l'allégement des bateaux qui se fait sur la Saône dans les basses eaux, n'a-t-on pas la liberté d'en user ainsi sur la Loire & sur toutes les rivières quelconques? Comment cet Ingénieur a-t-il pu se flatter que de pareilles assertions pussent faire fortune? Au reste, le discernement & la sagesse des Etats de Bourgogne, en admettant le canal par le Charolois, pour opérer la communication des deux mers par la Bourgogne, & auquel plusieurs Régimens sont employés depuis trois ou quatre ans, détruisent entièrement les objections de M. Perronnet.

A l'égard de la reprise de la construction du canal souterrain de Picardie, elle est aussi inconcevable que l'opération par elle-même, d'après la cessation ordonnée par M. Turgot, le seul Ministre des Finances qui se soit montré décidément jusqu'alors pour opérer le rétablissement de la Navigation intérieure & lui donner toute l'extension dont elle est susceptible, ayant, pour cet effet, ordonné un fonds de 800,000 liv. & fait créer une Chaire d'Hydrostatique pour former des sujets qui fussent entièrement livrés à cette partie importante. Ce Ministre éclairé & Citoyen, recevant de toutes parts des mémoires au sujet de l'entreprise bizarre du canal souterrain de Picardie, chargea M. le Marquis de Condorcet, M. d'Alembert, & M. l'Abbé Bossut, d'examiner si cette opération étoit praticable; & d'après le rapport (1) de ces Savans, qui prouvoit qu'elle ne l'étoit à aucun égard, la cessation des travaux fut sur-le-champ ordonnée, quoiqu'on eût dépensé environ un million. Nous avons aussi démontré évidemment, par une lettre insérée dans le Mercure (2), que ce canal est absolument impraticable pour la Navigation,

(1) Voyez l'Ouvrage de ces trois Académiciens sur la résistance des fluides.

(2) De 1781, N°. 14, pag. 38 & suiv.

L'Académie des Sciences & Belles-Lettres d'Angers vient de proposer de nouveau , pour l'année prochaine , le Prix destiné par un Prince éclairé , protecteur des Sciences & des Lettres , au meilleur ouvrage sur ce sujet : *Quels sont les moyens les plus simples & les moins dispendieux d'empêcher les débordemens de l'Authion, la stagnation de ses eaux, & même de rendre cette riviere navigable dans une partie de son cours?*

Les moyens qu'exige cette Académie , non-seulement pour rendre l'Authion utile à la société , mais encore pour empêcher qu'il ne lui nuise , sont les mêmes que nous présentons dans cet ouvrage pour toutes les rivieres du Royaume , ainsi qu'on en fera convaincu , mais qui sont subordonnés à une vérification des lieux. Le plus grand de ces moyens , c'est de rendre libre le cours des fleuves & des rivieres , c'est-à-dire , de les débarrasser des encombres dont ils sont remplis ; moyen simple & peu dispendieux , avec lequel on peut en même tems établir la Navigation

& qu'en le faisant à ciel ouvert , où il est indiqué par la Nature , entre l'Oise , la Sambre , & l'Escaut , on auroit opéré , à beaucoup moins de frais , deux grandes communications (1) au lieu d'une , celle de la Flandre par l'Escaut , qu'on veut opérer par le canal souterrain , & celle de la Hollande par la Meuse. M. le Marquis de Condorcet a publié un Mémoire lumineux , où il traite de tous les ouvrages qu'exige le canal souterrain & de la dépense énorme qu'ils entraînent , principalement par la voûte & les banquettes qu'il est indispensable de pratiquer dans toute la longueur du canal de sept mille vingt toises (trois lieues) ; mais rien n'a pu empêcher de reprendre cette singuliere opération , que les esprits superficiels & passionnés regardent comme une merveille , mais que les gens sensés & éclairés rejettent hautement : on ne doute point que le temps ne justifie l'opinion de ces derniers.

(1) Avantage qu'a aussi le canal par le Charolois sur celui par Dijon.

&

& opérer le desséchement des terres inondées sur leurs rives : mais il faut observer que ce qui peut infiniment contribuer à remplir ce dernier objet , peut nuire beaucoup au premier dans certains cas.

Nous avons remarqué que la première idée qui se présente presque à tout le monde , pour rendre une rivière navigable , c'est de proposer de redresser & de creuser son lit ; mais c'est une erreur en général. Par la première opération , bien loin de donner plus de fond à une rivière , on le diminue par un plus prompt écoulement de ses eaux ; & par la seconde , on ne lui en donne que très-momentanément ; car si , en enlevant des graviers ou vases du lit d'une rivière , on ne détruit pas les causes de ces dépôts , il est très-sûr qu'ils ne tardent pas à se former de nouveau dans les mêmes endroits ; ce que nous prouvons évidemment dans notre Ouvrage préliminaire , pag. 149 & suivantes , au sujet des embouchures de nos fleuves. Il faut donc nécessairement concilier les deux opérations ; ce qui ne peut absolument se faire que par un profond examen des lieux , afin de pouvoir décider la nature des ouvrages qui conviennent à chaque rivière & dans chaque endroit de son cours où il en est besoin.

Il est évident que ce sont les encombres dont les rivières sont obstruées , qui occasionnent sans cesse des débordemens qui forment ou entretiennent la plus grande partie des marais , dont la totalité occupe une surface immense. Le desséchement de ces marais , dont les vapeurs meurtrières font des victimes sans nombre , rendroit à l'Agriculture des terrains précieux , & procureroit

C

la salubrité aux habitans de ces cantons , sans autres frais que ceux qu'exigent l'exercice de la police & l'extension de la navigation. Il n'est point de travaux plus dignes de la grandeur & de la bienfaisance d'un Souverain , que ceux dont nous présentons l'ensemble , & dans toutes les provinces ce sont , sans contredit , les plus urgens dont puisse s'occuper le Gouvernement.

Le Pape conçoit le noble projet du dessèchement des marais Pontins & l'exécute en peu de temps ; opération que Trajan & plusieurs autres Empereurs romains crurent digne de leur plus grande gloire ! Le Pontife ne s'est point borné à cette grande entreprise ; toujours attentif à procurer le bien de ses Etats , il vient de faire examiner s'il est possible d'opérer le dessèchement du lac de Colfiorito.

Le Roi de Naples ayant décidé le rétablissement du port de Misene , rendu si fameux par les Romains , a ordonné en conséquence le dessèchement des marais de Pozzuole , Baja , & de Misene , pour rendre l'air salubre dans ce canton : les travaux qui ont été faits jusqu'aujourd'hui , promettent le plus grand succès de cette entreprise. Sa Majesté Sicilienne & la famille royale ont été visiter les lieux & les travaux.

L'Empereur a adopté le projet de diminuer & de dessécher en grande partie les lacs qui environnent la ville de Mantoue : on a commencé par le lac de Pajolo , où cinq cens ouvriers sont employés journellement.

On fait que Venise , par une des plus sages administrations , garantit ses provinces des inondations auxquelles elles se trouvent exposées par le Pô & la quantité de

rivieres dont elles font arrosées, sans quoi son territoire ne seroit bientôt qu'un marais. Dans toute cette contrée de l'Europe, on s'occupe fortement aujourd'hui de ces opérations.

La Hollande encore plus industrieuse, a fait sortir de dessous un océan, un territoire immense des plus fertiles, qu'elle défend de cet élément & des crûes des fleuves, par des travaux ingénieux & une vigilance admirable.

On ne sauroit apprécier la quantité de terrain que le Roi de Prusse a recouvré dans ses Etats, en faisant ouvrir des canaux de navigation: on verra évidemment ici la multiplicité des avantages qui sont résultés de ces opérations, dans les Etats de ce Prince.

En France, où le sol a plus de pente, il y a moins d'obstacles à vaincre pour rendre à l'Agriculture des terrains considérables; il suffit de désobstruer nos fleuves & nos rivieres.

Les marais ne sont pas seulement une privation du terrain précieux qu'ils occupent; ils sont encore pour les habitans d'alentour & leurs bestiaux, une source intarissable, & de maladies & de destruction.

L'air est un aliment qui, s'insinuant par toutes les parties du corps, y porte un baume, s'il est pur; y introduit un subtil poison, plus ou moins actif, s'il est vicié. Tous les Médecins de tous les temps donnent à l'air les mêmes effets: les modernes ajoutent, d'après Newton, qu'un sol noir, bitumineux, & gras, tel que celui des marais, qui paroît engendré par la putréfaction, devient une infection pour l'air voisin.

Voltaire, dans son Epître sur l'Agriculture, fait voir

en même temps & en peu de mots, les maux affreux que causent les marais & les landes, & les avantages infinis qui résulteroient de leur destruction, & pour l'Etat & pour l'humanité.

. Penses-tu que retiré chez toi,
 Pour les tiens, pour l'Etat tu n'as plus rien à faire?
 La Nature t'appelle, apprends à l'observer.
 La France a des déserts, ose les cultiver.
 Elle a des malheureux; un travail nécessaire,
 Ce partage de l'homme, est son consolateur,
 En chassant l'indigence, amène le bonheur;
 Change en épis dorés, change en gras pâturages,
 Ces ronces, ces roseaux, ces affreux marécages.
 Tes Vassaux languissans qui pleuroient d'être nés,
 Qui redoutoient sur-tout de former leurs semblables,
 Vont se lier gaiement par des nœuds désirables!
 D'un canton désolé l'habitant s'enrichit, &c.

L'École de Salerne a donné cet avis :

» D'un égoût, d'un marais craignez le voisinage;
 » Logez loin des vapeurs qui régner à l'entour «

M. de Launay, dans son Hygiène; dit: » Les
 » fumées qui sortent des marais, communiquent à l'air
 » leur caractère pestilentiel. Quelle source de maladies,
 » si, comme en été, le souffle des vents cesse! On
 » respire avec l'air, le poison subtil qu'il contient: cet
 » air met les humeurs en fermentation & se les affi-
 » mile. Infortunés habitans des terrains marécageux,
 » continue-t-il, si les accès périodiques de la fièvre
 » viennent tous les ans vous consumer-là, reconnoissez
 » la véritable cause! «

Dans la Méthode pour conserver la santé, traduite de

l'Anglois par Prévile, il est dit : » Ceux qui n'ont aucune obligation d'habiter des climats si pernicieux, » doivent s'en éloigner à grands pas, s'ils ne veulent » être exposés à des fluxions, squinancies, fievres, » pulmonies, & mille autres fâcheuses maladies, presque » inévitables; enfin, ils n'offrent qu'un séjour de langueur & d'infirmités «.

Les Rois d'Egypte avoient prévenu ce fléau par leurs soins. Leur dépense & leur munificence avoient pour objet la salubrité du pays; ils desséchoient les marais, en construisant des canaux de navigation. Les histoires & les fables même font des monumens de ces bienfaits. La barbarie des Turcs, dans leurs conquêtes, a négligé ces soins; ils ont pensé à soumettre l'Egypte, & non à la conserver avec ses avantages; aussi leur négligence a-t-elle formé une source intarissable de peste.

Varron, de re rusticâ, lib. I, cap. XII, conseille aux possesseurs d'héritages situés dans des vallées où les vents ne parviennent point & où les marais font naître beaucoup d'exhalaisons, de les vendre ou de les abandonner. La Toscane étant inondée d'eau & très-chaude, Plin nous apprend dans ses lettres qu'elle étoit par cette raison regardée comme mal saine. Elle l'est même encore, au point que l'air y affecte extrêmement la vue. Vitruve dans son Architecture, conseille de construire les maisons de campagne sans avoir de vue vers les marais à cause des exhalaisons.

Hipocrate a regardé cette malignité des marais comme le germe des maladies pestilentiennes. M. Gardane, dans une hygiène abrégée, dit de cette réunion de chaleur

& d'humidité: » De là viennent ces épidémies si communes & ces dissenteries opiniâtres qui dévastent les campagnes «.

M. Raulin dit aussi, » qu'on voit très-souvent se répandre des maladies épidémiques près des endroits où les eaux ont croupi, après les débordemens des rivières «. Selon M. Senac, sous l'Empereur Frédéric II, des pluies continuelles enflèrent beaucoup les eaux du Tibre, & le débordement fut suivi d'une peste qui désola la ville de Rome, où, de vingt malades, à peine en échappoit-il un à la violence du mal. Les habitans d'Orviète, de Balnéorégio, de Pesaro, de Forenso, subirent le même sort. Au quinzième siècle, le débordement des rivières répandit ce fléau dans toute la Sicile.

En Corse, on a vu périr des Grenadiers pour avoir resté cinq ou six jours seulement dans le voisinage des marais d'Aleria, de Sagonne, &c.

Selon l'avis aux gens de la campagne, par M. Didelot, la plupart des maladies inflammatoires sont occasionnées par l'air mal sain qu'on respire; il fait infiniment plus de mal au corps que les fautes qu'on commet contre le régime. Les eaux croupissantes, les amas de boue, les végétaux corrompus & autres substances semblables, y portent l'infection. Les exhalaisons qui en sortent forment journellement des maladies putrides, & font des ravages affreux. C'est ainsi que des millions d'hommes se trouvent empoisonnés par la respiration continuelle d'un air mal sain.

M. Coste, dans son Traité des maladies de poulmon,

dit : » Les endroits où les eaux séjournent, exhalent
» plus ou moins un air mal sain. En été, il tue une
» quantité de personnes. Il est plus redoutable que la
» peste ; parce que, quand celle-ci s'annonce, tout le
» monde fuit, au lieu qu'on ne soupçonne pas même
» que l'autre puisse être nuisible, & qu'on le respire
» constamment. A combien de maux fâcheux ne sont
» pas sujets ceux qui habitent aux environs des marais,
» en été sur-tout ? Vous verrez l'air, le premier prin-
» cipe de la vie, l'être de la mort, dès qu'il n'est plus
» pur. Tous les Médecins observateurs ont par-tout
» reconnu dans les exhalaisons puantes, de quelque part
» qu'elles procedent, une cause assurée de la destruction
» de l'espece humaine «.

M. Betbeder, Médecin à Bordeaux, rapporte dans ses Mémoires, ainsi que la Société Royale de Médecine, que deux ruisseaux, à l'occident de cette ville, formoient un marais qui occasionnoit presque tous les ans une maladie pestilentielle ; le Parlement a été forcé plusieurs fois, pour se préserver de la contagion, de tenir ses séances dans d'autres lieux de son ressort. La peste y ayant exercé ses ravages en 1604, le Cardinal de Sourdis résolut de délivrer la ville de ce fléau. Ce marais lui en parut la source ; il en fit faire à ses frais le dessèchement, & depuis, la peste ne s'est plus manifestée à Bordeaux.

L'influence des marais de toute eau croupissante & du limon répandu dans les prairies par le débordement des rivières, sur la santé du bétail, étant également reconnue par tous les Médecins pour être le germe des épizooties, l'Etat a le plus grand intérêt de le détruire dans son prin-

cipe. Suivant des réflexions sur la maladie du gros bétail, par la Société des Médecins de Genève, une épizootie qui avoit commencé en 1711 à Venise, par un bœuf venu de Dalmatie, y détruisit presque tous les animaux, de même qu'en Milanois où elle avoit aussi régné. Elle en fit périr soixante-dix mille en Piémont; & s'étant communiquée en France, elle ruina le Dauphiné, le Lyonnais, la Bourgogne, l'Alsace, & la Lorraine: toutes les provinces, depuis 1744, ont été ravagées successivement de ces épizooties. La Guienne & la Gascogne se ressentent encore de celle qu'elles ont essuyée il y a quelques années. Il est beaucoup d'exemples qu'une épizootie pestilentielle, sur les bestiaux, a communiqué aux hommes une peste. Nous en avons un exemple local & très-récent dans la Champagne. Cette province fut attaquée cruellement en 1744, d'une épizootie endémique. L'année suivante, une épidémie affreuse y enleva un grand nombre de Citoyens.

Il s'est manifesté depuis quelques années dans la Marche Electorale de Brandebourg, une maladie épizootique contagieuse, dont un des symptômes est le brisement des os; le bétail tombe dans un état de maigreur telle que l'épine du dos perce & se brise. On a attribué cette maladie à l'usage d'une plante qu'on a nommée à cet effet *gramen ossifragum*. Le savant Glé-ditsch vient de publier un mémoire, dans lequel il détruit cette opinion; il prouve que les accidens qu'on a spécialement attribués à cette plante lui sont étrangers; mais que des marais nouvellement desséchés, ne produisant d'abord que des pâturages maigres &

& dénués des meilleures especes d'herbes, forment une mauvaise nourriture pour le bétail, & qu'il s'ensuit une dépravation des humeurs, de laquelle naît une maladie particuliere, dont le ramolissement & le brisement des os sont des symptômes.

Il est certain que jusqu'à ce que l'air, le soleil, les gelées aient purifié le sol desséché, les herbes qui y croissent d'abord ne peuvent être que de mauvaise qualité; mais elles en acquierent bientôt une bonne par le moyen de ces agens, & d'autres encore, tel que le feu par le brûlement des plantes sur le sol.

On feroit un grand nombre de volumes, si l'on rapportoit tous les défâtres que causent les marais.

Il n'est aucun doute que les vapeurs des marais, portées à un certain degré de corruption, ne soient mortelles; & il se trouve en France tant de ces cloaques empestés, qu'ils doivent fixer l'attention du Gouvernement.

Mais que ne doit-on pas attendre à cet égard de Sa Majesté, qui, depuis son avènement au trône, n'a cessé de donner des preuves de discernement & de sagesse? Les desséchemens qu'elle a fait faire aux environs de Rochefort; les encouragemens qu'elle donne pour la construction des canaux de Bourgogne & de Bretagne; les Commissaires de l'Académie des Sciences qu'elle vient de nommer pour l'examen des seuils de différens canaux de communication, à construire entre la Loire & la Seine; la protection qu'elle a daigné accorder à notre Traité général, en agréant qu'il parût sous ses auspices, sont d'heureux présages qu'elle daignera accueillir notre Plan général d'administration, pour la

D

liberté & les progrès de la Navigation intérieure, d'où résultera le dessèchement de la plus grande partie des marais; ces opérations seront les monumens les plus durables de la gloire de Sa Majesté, & contribueront au bonheur de ses peuples & de la postérité.

La France est le pays de l'Europe qui jouit des plus grands avantages par son heureuse situation, sa fertilité & la variété des productions de son sol. Avec ses fleuves & la multitude de rivières dont elle est arrosée, on peut facilement établir une Navigation circulaire, qui vivifieroit toutes les parties languissantes, & communiqueroit aux quatre mers. Il est, dans ce superbe Empire, comme l'a dit (1) le Ministre des Finances, DE GRANDES RESSOURCES! Pourquoi différer d'en faire usage? Toutes celles que déploient les Puissances de l'Europe par leur sage administration rurale, nous invitent à fortir de notre inertie à cet égard.

Ce ne peut être que dans le sol de la France que ce Ministre apperçoit, comme nous, de grandes ressources! C'est donc sur cet objet fécond & inépuisable, négligé dans beaucoup de cantons, que l'Administration doit porter ses regards. Le sol se divise naturellement en trois parties de première nécessité, l'Agriculture, la Navigation, & la Minéralogie; chacune d'elles mérite les premiers soins du Gouvernement, puisque toutes les autres parties de l'Administration en dérivent. Il n'y a eu jusqu'ici que celle de la Minéralogie, qui ait fixé particulièrement son attention; on en a formé

(1) Discours à la Chambre des Comptes, à son avènement au Ministère.

un Département qui en assure les progrès. La nécessité absolue de ce Département ayant été reconnue, celle d'un pareil établissement se fait encore bien plus sentir pour les deux premières parties : leur importance, à tous égards, & les abus de tous genres qui y regnent, l'exigent absolument. Ce n'est que par des administrations particulières & des encouragemens, que l'on peut retirer de ces trois parties du sol, les avantages immenses qu'elles présentent à la société. On fait que, dans toutes Administrations générales, on doit d'abord penser aux besoins du présent; mais cela n'empêche pas un grand Administrateur de s'occuper des divers objets qu'elle embrasse, susceptibles de grandes améliorations, par les moyens puissans que nous présentons dans cet ouvrage.

Dans un Empire agricole, l'Agriculture doit être la base de l'administration; toute autre base est systématique, & ne peut jamais conduire au but que se propose le Gouvernement. Tout suit l'Agriculture; population, industrie, commerce, prospérité, crédit & force. Il n'est aucune différence de l'administration d'un empire à celle du domaine d'un particulier; si celui-ci donne tous ses soins à l'amélioration de ses terres, elles lui rapporteront d'abondantes & excellentes récoltes qui le rendront infailliblement opulent; si, au contraire, il néglige ses terres, le produit diminuera successivement; & il se trouvera dans peu réduit aux emprunts pour satisfaire aux charges & à ses dépenses ordinaires; les premiers emprunts en nécessiteront de nouveaux, & bientôt il éprouvera sa ruine. C'est ainsi qu'arrivent éga-

D ij

lement, ou la prospérité des empires agricoles, ou l'embaras des Gouvernemens & la misere des peuples.

Henri IV & Sully ne virent la prospérité du royaume & le bonheur des peuples que dans l'Agriculture qui fut invariablement la base de leur administration. Si Louis XIV & Colbert n'y donnerent pas les mêmes soins, ils furent habilement tirer parti des récoltes abondantes que leurs prédécesseurs avoient assuré à la nation, par des avances & des travaux; ils établirent des fabriques, firent fleurir les arts & ouvrirent des débouchés au commerce; ce fut ce qui donna un nouveau degré de puissance à la monarchie, malgré les longues & dispendieuses guerres que l'État eut à soutenir.

L'unique base de l'administration du roi de Prusse, est la réunion des principes de ces grands administrateurs de la France. Ce monarque a toujours été convaincu que dans un État agricole, l'Agriculture étoit la source de toutes les richesses; que les avances & les travaux du Gouvernement, contribuoient beaucoup plus aux progrès de l'Agriculture que tous les soins du propriétaire foncier & du cultivateur, dont la plupart sont dans l'impuissance, non-seulement d'entreprendre des défrichemens, mais encore d'améliorer leurs terres cultivées; qu'on ne pouvoit augmenter la population, l'industrie & le commerce que par l'Agriculture. Un administrateur des finances ne doit point oublier cet axiôme, *qu'il faut semer pour recueillir*. Aussi ce prince en bon pere de famille, a-t-il destiné annuellement des fonds considérables aux progrès de chaque branche d'administration, particulièrement à l'Agriculture & à de nou-

veaux débouchés de Navigation intérieure. C'est par ce moyen qu'avec des États bornés, il a accru sa puissance au point où elle est aujourd'hui, & qu'il a rendu ses sujets heureux. Avant son regne, il y avoit peu de fabriques dans ses États, presque point de commerce, & les arts n'y étoient point cultivés; maintenant tous ces objets y sont florissans. Cette grande prospérité est dûe aux lumieres & aux soins paternels de ce monarque, qui ne néglige aucun moyen d'encourager l'Agriculture, les fabriques, le commerce & toutes les branches d'industrie. Les sommes qu'il a accordées pour l'amélioration de ses États, depuis le mois de Juin 1784 jusqu'au mois de Juin 1785, montent à deux millions deux cent trente-six mille cent cinquante-six écus, repartis de la maniere suivante: à la Marche Électorale, sept cents trois mille deux cents trente-six; à la nouvelle Marche, cent soixante-treize mille cinq cents; à la Poméranie, deux cents trente-neuf mille quatre cents soixante-dix; à la Prusse orientale & occidentale, six cents quatre-vingt-six mille deux cents vingt-cinq; à la Silésie, cent cinquante mille livres; au Duché de Magdebourg, soixante-dix mille; à la Westphalie & à l'Ost-frise, deux cents treize mille sept cents vingt-six écus.

Il est démontré, par un mémoire très-intéressant, dont le baron de Hertzberg, ministre d'État, a fait lecture dans la dernière assemblée de l'Académie, concernant la population des États en général, & celle des États Prussiens en particulier, que la population actuelle des États du roi, est de six millions d'ames; que celle

de ses anciens États, qui, avant son avènement au trône, n'étoit que de deux millions deux cents mille habitans, est à présent de quatre millions. » Il étoit
 » réservé, dit ce ministre, au grand roi, dont nous
 » célébrons aujourd'hui le quarante-septieme anniversaire
 » de son regne, non-seulement de rétablir & de dou-
 » bler, malgré ses longues guerres, la population de
 » ses anciens États héréditaires, mais encore de la tri-
 » pler par les provinces nouvellement acquises «.

Il est aussi démontré par cette population & celle de la France, qui, selon les calculs de M. Moreau, doit avoir vingt-quatre millions d'habitans, neuf cents vingt-neuf mille naissances & soixante-dix-neuf mille trois cents morts, que les États prussiens ont eu un excédent de naissances deux fois plus grand que la France, & par conséquent un progrès de population très-considérable dans la même proportion. Si c'est une perspective agréable aux vrais citoyens des États de Prusse, elle est affligeante pour nous : rien n'est donc plus important que d'examiner les causes de cette langueur de population en France, & d'y remédier par tous les moyens possibles. Nous allons reprendre la suite des moyens dont le roi de Prusse s'est servi pour augmenter la population & le bonheur de ses sujets, en suivant toujours son ministre lumineux.

» L'Agriculture, dit-il ; étant le moyen le plus sûr
 » d'augmenter la population, le roi n'a cessé pendant
 » tout son regne, de faire rebâtir les villages & les
 » métairies, qui avoient disparu par l'injure des tems
 » passés, & d'en faire bâtir même de nouveaux ;

» tout le long des rivières. La plupart de ces rivières
» ayant débordé dans les anciens tems, & inondé
» beaucoup de terrain fertile, il les a fait resserrer par
» des digues, & a retiré par ce moyen un nombre
» immense d'arpens de terres cultivables & d'excellens
» pâturages, & les a donnés *gratis* à des colons, la
» plupart étrangers, en leur faisant encore bâtir des
» maisons & acheter le bétail, & tout ce dont ils
» avoient besoin pour leur établissement, & en leur
» accordant de longues franchises d'impôt & d'enrô-
» lement. Le dénombrement de ces établissemens &
défrichemens exigeroit un volume. Le prince s'occupe
actuellement à faire dessécher & défricher les marais du
Dromling, terrain inaccessible dans la vieille Marche,
au moyen de quoi on compte rendre à l'Agriculture
jusqu'à cent vingt mille journaux ou arpens de terres
cultivables & de pâturages. Pour ces différentes entre-
prises & améliorations, le roi a fait bâtir nouvellement
environ six cents villages & hameaux; il a établi quarante-
trois mille familles sur de nouveaux fonds de terre;
en comptant cinq personnes par chaque famille, on
aura une augmentation de deux cents quinze mille per-
sonnes; & il faut observer que les deux tiers de ces
colons ont été des étrangers.

De plus, ce monarque a avancé à un grand nombre
de gentilshommes & de possesseurs de terres dans les
Marches, en Poméranie & en Silesie, des sommes mon-
tant à plusieurs millions, dont M. le Baron de Hertz-
berg a donné les détails dans des mémoires précédens,
pour les mettre en état de défricher & d'améliorer leurs

terres, & d'y établir des colons. Sa Majesté leur a donné ces sommes ou purement en présent, ou à raison de 1 & 2 pour cent d'intérêt, dont le produit est destiné pour des pensions de Maîtres d'Ecole & de veuves ou filles de pauvres officiers. Par ce moyen, il est parvenu à faire défricher & mettre en culture presque tout ce qui en est encore susceptible & qui en vaut la peine.

Quel contraste avec un système tout récemment mis au jour en France, pour tirer des habitans des campagnes jusqu'au dernier sol, & les mettre par ce moyen dans l'impuissance d'entreprendre aucune amélioration de leurs terres, & de réparer sur le champ les pertes assez fréquentes & des bestiaux & des récoltes: si on ne savoit pas à qui appartient une pareille idée, pourroit-on croire qu'elle fût sortie de la tête d'un auteur célèbre? Tous ses autres systèmes & les épithetes indécentes qu'il donne (1) aux propriétaires fonciers & riches, ne sont pas mieux réfléchis. Il est bien étonnant que l'auteur qui présente tant de moyens pour une réformation générale dans l'administration du royaume, n'en donne aucun pour le rétablissement de deux branches importantes, la Navigation intérieure & les bois qui sont dans un état affreux par les abus multipliés qui y regnent; admi-

(1) Ce sont, dit-il, des lions, des bêtes féroces qui s'élancent sur le peuple pour le dévorer. (Essai sur la Législation du Commerce des grains, pag. 147 & 149.) S'il est quelques-uns de ces particuliers qui méritent ces dures qualifications, elles ne peuvent être appliquées au général de cette classe de citoyens, par deux raisons très-plausibles; la première, qu'elle agiroit à tous égards contre ses intérêts; la seconde, que le François est bon; vérité dont l'auteur convient ensuite dans son dernier ouvrage. Mais est-ce une inadvertence ou une rétractation? Il faut croire qu'il rend enfin justice à toute la nation, sur-tout à la classe de citoyens qui en est l'admini-

nistration

nistration qu'il a pris sous sa sauve-garde. » On déclame, dit-il, mal - à - propos contre elle. Voyez le Compte rendu, pag. 50 & suiv. « Il passe encore légèrement sur le desséchement des marais, cette opération si importante à tant d'égards ; il dit cependant que quand le Roi aura cinquante à soixante millions de plus à disposer, on pourra faire quelque chose : mais sera-ce, suivant son système, lorsqu'il aura tiré ces fonds des habitans des campagnes, qu'il espere voir faire des progrès à l'Agriculture ? Il opéreroit à coup sûr le contraire : c'est donc ignorer absolument la vraie base de l'administration. Revenons à notre digression intéressante, qui seule fait la critique sans réplique des systèmes de l'ex-administrateur, & doit éteindre l'enthousiasme qu'ils ont excités.

Le Roi de Prusse ne s'est pas borné aux bienfaits dont nous venons de faire l'énumération ; il a encore donné en ferme héréditaire à toutes sortes de cultivateurs plus de trois cents métairies ou possessions de ses propres domaines, en les séparant de ses grands bailliages. C'est un des moyens, dit son ministre, les plus propres & les plus prompts pour augmenter la population, parce que plus les possessions sont petites & partagées, plus elles nourrissent d'hommes, & il n'est pas douteux que cette opération ne soit continuée.

Il a beaucoup favorisé l'Agriculture, en autorisant & en encourageant, même par des prix, l'abolition des communes & la séparation des fonds de terres & des pâturages, dont un seul propriétaire peut tirer infiniment plus de parti que quand il les possède en commun avec d'autres. Cet arrangement très-difficile, a

E

pourtant été exécuté dans beaucoup de villages, & se continue chaque année.

Sa Majesté Prussienne tend & parvient au même but, en faisant distribuer des semences de luzerne, de trefle & de lupin à tout cultivateur qui en demande, en faisant acheter un grand nombre de bestiaux, en faisant bâtir des maisons ou des chambres pour les petits particuliers qui s'adonnent à la culture des mûriers & qui élèvent des vers à soie, & en faisant distribuer tous les ans des sommes considérables en prix & en gratifications pour encourager les cultivateurs à toutes sortes d'industrie rurale.

Voilà donc la science d'administration du Roi de Prusse, qui étoit celle d'Henri IV & de Sully, de Louis XIV & de Colbert: on voit qu'elle est simple, & qu'il ne faut pour l'exercer que la droiture, l'intégrité, le zèle pour le bien public & le bon sens. Ceux qui parent leur prétendue science d'administration par des dehors remplis de mystères, savent bien que l'ignorance est la mere de l'admiration, & que d'avoir gagné ce pas sur les hommes, c'est le degré le plus sûr pour monter à la fortune: aussi affectent-ils un langage particulier; ils parlent en oracle, & jamais ne font connoître la raison de ce qu'ils disent; leurs vues sont couvertes d'un voile épais qui les rend impénétrables au vulgaire; ils promettent des choses surprenantes, qui, par leur nouveauté & par leur exécution mystérieuse, éblouissent les stupides. La science des premiers se montre au grand jour: augmenter les récoltes annuelles & diminuer les frais de transports par de nou-

veaux débouchés de Navigation intérieure , encourager l'industrie , multiplier les branches du commerce extérieur ; voilà leur science , qui opere infailliblement un accroissement de population , de richesse & de force aux empires , ainsi que le bon sens le dicte , & que l'expérience le démontre.

Nous le répétons encore ; tout administrateur des finances d'un État agricole doit être bien convaincu qu'il n'est point de richesse plus sûre ni plus précieuse que le soc fécond de la charrue , & qu'avec ce principe d'administration , il ira droit au but qu'on doit lui supposer , celui de faire le plus grand bien de l'État. Après que le Prince aura tiré de ses revenus la somme pour les dépenses de sa maison , la somme pour l'entretien de son armée , la somme pour rendre la justice , il doit en tirer de suite la somme pour opérer l'amélioration du sol & pour répandre des encouragemens sur l'industrie des habitans des campagnes ; l'État fût-il même dans la nécessité d'emprunter pour faire face à une partie des autres dépenses ; parce que ce n'est que de cette partie des revenus versés ainsi dans les provinces , que les habitans peuvent accroître , les uns d'aïssance , & les autres de richesse , ainsi que le Souverain , qui retirera , sans contredit , plus de cent pour cent de ses avances. Ne cherchons pas d'autre exemple de cette vérité , que celui que nous en donne un des plus grands Monarques qui existe & qui ait existé.

Les vues qu'annonce Sa Majesté Louis XVI , par l'arrêt de son Conseil du 29 Mars dernier , portant établissement d'un Bureau destiné à former les états de

la balance du commerce de son royaume, à faire les recherches & observations sur les gênes qu'il éprouve, & sur les accroissemens dont il est susceptible, assurent assez que ce sont aussi là ses principes d'administration. Au surplus, les deux parties que nous traitons dans cet ouvrage, étant la base de toutes les opérations que prescrit cette loi pour l'accroissement du commerce, il n'est pas douteux que c'est sur elles que le Gouvernement doit porter ses premiers regards.

L'État étant toujours prêt à opposer à ses voisins une égalité ou une supériorité de forces militaires pour repousser toute entreprise qu'on oseroit tenter, il est également de la sagesse du Gouvernement d'éviter que celle des autres ne parvienne à affoiblir ses finances, le nerf de tout corps politique. Pour cet effet, il doit toujours s'occuper à augmenter l'exportation des objets de son crû, & chercher à diminuer celle du dehors. Il en est plusieurs, tels que les bois de construction & de mâture que la France possède dans son sein, & qu'elle pourroit se dispenser de tirer de l'étranger, au moyen de nouveaux débouchés de navigation & d'une bonne administration de ses forêts.

Elle devrait regarder comme un prodige les forêts qu'elle possède en Corse, qui sont peuplées de pins de même essence que ceux que la Marine tire de la Norwege, de la Pologne & de la Russie, à des prix exorbitans. Cependant on a regardé jusqu'ici cet objet important avec la plus grande indifférence. Nous ne craignons pas d'avancer que cette île est susceptible des productions les plus précieuses, tant par son climat que par son

fol. Il est depuis Bastia jusqu'aux extrémités du Fieumorbo, une plaine superbe, de vingt-cinq lieues de long, le meilleur sol possible, qui vraisemblablement produiroit du tabac d'excellente qualité, & en quantité suffisante pour la consommation de la France. Cette production dans cette île n'occasionneroit aucune contrebande, par la grande facilité de l'empêcher; & ce seroit un moyen sûr pour y augmenter la population, & diminuer considérablement la masse des objets d'importation dans le royaume. A quoi nous sert donc d'être favorisés par la nature & les circonstances, si nous n'en profitons pas? Ouvrons des débouchés de Navigation intérieure, comme nous l'avons dit dans notre essai; desséchons nos marais, défrichons nos landes, rétablissons nos forêts dévastées; tirons parti de celles que le défaut de débouchés nous rend inutiles, & fouillons dans les entrailles de la terre; cela vaudra beaucoup mieux que la conquête de la plus vaste région du nouveau Monde, & que des projets systématiques. Alors on verra dans les contrées désertes de la France, succéder aux eaux stagnantes & à d'immenses bruyères, de riches moissons & de belles futaies; on y verra s'élever quantité de manufactures, & le commerce y devenir des plus florissans.

L'emploi du charbon de terre devenant de plus en plus un objet important pour la France, tant par la quantité de mines que l'on découvre journellement, que par la rareté du bois auquel ce charbon peut suppléer en grande partie, & que de plus il produit un goudron excellent, doit être encore un puissant

motif pour déterminer le Gouvernement à mettre la dernière main à l'exécution du plan que nous présentons pour l'extension de la navigation sur nos fleuves & rivières; cette production précieuse, comme tant d'autres, étant de nature par son poids & son prix à ne pouvoir être transportée que par eau dans les lieux de consommation.

M. Thouvenel nous apprend qu'il a découvert en 1784, quarante-une mines de charbon de terre dans l'étendue de neuf ou dix provinces; & la suite déjà connue de ces mines est de plus de cent quatre-vingt-cinq lieues. Ce Physicien avoue que ces découvertes intéressantes ont été faites par le sieur Bleton; ce qui fait voir que ce citoyen ne méritoit pas les sarcasmes injurieux qu'un critique âpre, toujours malheureux dans ses jugemens, lui a prodigués, ainsi qu'à plusieurs autres personnes qui n'ont pas moins mérité l'estime de leurs concitoyens.

Aujourd'hui, il est parmi toutes les puissances de l'Europe une si grande émulation pour tous les établissemens utiles, qu'il semble que chacune veuille absolument se passer des productions des autres. On ne sauroit se dissimuler que l'Agriculture, les arts, les manufactures, le commerce, l'industrie en général, n'y fassent des progrès rapides au détriment de la France. Mais lorsque celle-ci voudra profiter des faveurs dont la nature l'a comblée, alors tous les efforts de ces puissances ne sauroient empêcher qu'elles ne soient toujours ses tributaires, & que cet empire ne s'éleve au plus haut degré de splendeur!

Pour parvenir à ce but glorieux , il ne suffit pas que quelques provinces s'occupent de deux ou trois grandes communications ; c'est au Gouvernement, à l'exemple (a) récent de grandes puissances , à embrasser L'ENSEMBLE de cette partie importante & à en former un département particulier avec un Corps d'Administration pour en diriger toutes les opérations, étant de toute nécessité que ces opérations soient suivies constamment, & aillent uniformément, puisqu'elles ont par-tout le même intérêt ; il faut, qu'en établissant des communications par des canaux, on s'occupe en même tems de la liberté & de l'extension de la navigation sur tous les fleuves & rivières qui en sont susceptibles; ce qui ne peut absolument s'opérer que par une administration particulière dégagée de tout autre soin. C'est par ces opérations, qui mettront en valeur toutes les parties du sol, ainsi que ses productions, que l'État se procurera des ressources immenses & permanentes qu'on chercheroit en vain ailleurs.

Cette administration, après son établissement, qui seroit peu dispendieux, rempliroit à la fois, sans avoir recours aux finances de Sa Majesté, ni à aucune impo-

(a) L'Impératrice Reine établit en 1777 un département de la Navigation intérieure, & créa un corps d'officiers pour exercer la police dans cette partie; & les ingénieurs n'ont jamais été chargés que des ouvrages d'art.

Catherine II, à laquelle rien n'échappe pour l'administration de son vaste empire, a également, l'année dernière, établi un département de cette partie intéressante, & cinq autres, dont chacun a aussi pour objet l'encouragement & les progrès de quelque branche d'industrie; elle met, avec raison, celui de la Navigation intérieure, après celui de l'Agriculture: on fait monter les dépenses de ces utiles établissemens à la somme de 150,000 roubles par an.

fiton sur ses peuples, trois objets importants ; l'exercice de la police sur tous les fleuves, rivières & canaux ; l'extension de la navigation, & le dessèchement des marais ; d'où résulteroient évidemment la conquête de pays immenses qui, sous peu de tems, seroient florissans ; une augmentation considérable dans la population, les propriétés, & dans les objets d'exportation ; de l'aifance parmi le peuple ; un grand accroissement de revenu pour le Roi ; des milliers d'hommes & de chevaux rendus à l'Agriculture ; un grand nombre de matelots de plus ; une épargne considérable dans l'entretien des routes, sur le transport des sels & du tabac, sur les convois militaires, & sur l'approvisionnement des ports & arsenaux.

On ne peut disconvenir qu'on n'auroit jamais eu les belles routes, les superbes ponts, dont est décorée la France, si l'on n'avoit pas formé une administration particulière pour cette partie. On n'a rien épargné à cet égard ; des fonds permanens ont été assignés à ce département ; un corps d'ingénieurs y a été attaché pour l'exécution des travaux, & tout a répondu à l'attente du Gouvernement.

On a tout osé entreprendre ; des collines sans nombre ont été applanies, des montagnes ont été coupées pour établir de grandes routes dans des lieux inaccessibles jusqu'alors. C'est à un seul homme, à Trudaine, que la nation est redevable de si grands bienfaits : on est étonné, en parcourant de si belles voies, de ne pouvoir y contempler la statue de cet homme immortel. Tout fait voir qu'il n'est aucun obstacle qu'un Roi puissant
&

& citoyen, secondé d'un ministre d'une ame élevée, ne puisse surmonter.

Mais par quelle fatalité n'a-t-on rien fait pour la Navigation intérieure? Tandis qu'on s'occupoit à ouvrir des communications par terre, on abandonnoit à l'avidité des riverains les fleuves & les rivières, dont les voies données par la nature sont infiniment plus précieuses que celles de terre. Il est incontestable que toute partie majeure d'administration, tombe dans le dépérissement, si elle n'est dirigée par un département particulier, uniquement occupé de ses progrès.

OBSERVATIONS

SUR L'OPÉRATION PARTICULIÈRE

Ordonnée par le Gouvernement, pour préparer l'opération générale.

L'ESSAI (a) sur la Navigation intérieure de la France, que nous avons présenté au Gouvernement, en 1779, abrégé d'un ouvrage de vingt années de recherches & de travaux, a fixé ses yeux sur cette partie, jusqu'alors si négligée, & cependant si intéressante pour toutes les branches de l'administration.

Le Conseil, avant de faire une opération générale, a cru devoir la préparer par une opération particulière:

(a) Chez Cellot, Imprimeur-Libraire, rue des Grands-Augustins.

il a choisi la Garonne (a) à cet effet, comme le fleuve dont la navigation étoit la plus intéressante, & sur le cours duquel il y avoit le plus d'obstacles, quoiqu'il y eût une police établie par un règlement de 1733, dont l'exercice étoit confié aux Ingénieurs des Ponts & Chaussées. Sous le ministère de M. Joly de Fleury un corps d'administration a été formé; Sa Majesté a daigné nous honorer de sa confiance, & nous a nommé Conservateur général de la Navigation de ce département, sous les ordres de M. l'Intendant des Ponts & Chaussées, & des Commissaires départis des généralités que la Garonne arrose.

L'arrêt du Conseil portant règlement pour cette police, a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter les inconvéniens qui avoient rendu sans effet les loix précédemment faites pour cette contrée du royaume (b).

(a) Ce fleuve prend sa source en Espagne dans la montagne de Montgari, à l'entrée de la plaine de Beret, à l'œil de Garonne, & descend par la vallée d'Aran. A Salarduc, à une lieue de sa source, on commence à faire flotter à bois perdu. A Cazaril, deux lieues au-dessous de Salarduc, & à six lieues & demie de la frontière, au Pont du Roi, il devient navigable pour radeaux d'un seul train; mais à Bouffol, quatre lieues au-dessous de Cazaril, cette navigation est interrompue sur environ trois cents toises de longueur, par des roches qui forment des cascades, & resserrent extrêmement le fleuve; on ne peut pas même entreprendre de lever cet obstacle. Au-dessus on décompose les radeaux pour transporter les bois par terre à Expallias, demi-quart de lieue au-dessous de Bouffol, où ils sont reconstruits par des mariniers de Fos, le premier village françois que l'on trouve en venant d'Espagne. On verra ensuite ce que l'on dit de son cours en France.

(b) La lettre d'un Subdélégué de la généralité de Guienne à M. le Duc de *** , au sujet des remontrances du Parlement de Bordeaux, sur les corvées, page 3 & suivantes, porte, relativement à la Garonne, ce qui suit. . . » Rien enfin ne paroïssoit plus indispensable que de pourvoir promptement à nombre

Pénétrés de la sagesse de ces principes, dictés par l'expérience, & pleins du désir de répondre à la confiance du Gouvernement, nous partîmes vers la fin du mois de Septembre de la même année pour aller à notre poste. A peine y fûmes-nous rendus, que nous éprouvâmes les effets de l'intrigue, dont ce nouvel établissement étoit l'objet. Quelques Ingénieurs ne virent en nous qu'un homme, qui alloit exercer des fonctions pour lesquelles ils étoient en possession de recevoir des émolumens. Quoique l'arrêt du Conseil leur défendît de s'immiscer dans nos opérations, sous quelque prétexte que ce fût, il n'est rien qu'ils n'aient tenté pour parvenir à s'en rendre les vérificateurs, ainsi que de notre comptabilité.

Les Maîtrises des Eaux & Forêts de Toulouse & de Bordeaux, qui n'avoient jamais réclamé, tant que les Ingénieurs avoient été chargés de l'exercice de cette police, réclamèrent ensuite contre le nouveau règlement. Celle de Toulouse qui, dans la vue de nous inculper, s'est donné mission pour vérifier nos travaux, & a rempli son procès-verbal de faits controvés, démentis en tout par ses propres assertions & par nos opérations mêmes, pouvoit-elle tenir une conduite plus opposée au caractère de Magistrats ?

M. de Saint-Priest le pere, Intendant de Languedoc, dont nous ne pouvons trop nous applaudir d'avoir mérité la bienveillance, nous marque par sa lettre du 8 Avril 1783. . . . » Je suis fâché que vous foyez » arrêté par-tout, c'est-à-dire dans les autres provinces » comme en Languedoc, pour vos opérations. . . . «

Une autre lettre de ce digne Magistrat, du 21 Juin suivant, porte encore . . . » Je ne puis voir qu'avec » peine les entraves que l'on met à l'exécution du nouveau règlement. . . . «

L'arrêt du Conseil fut publié & affiché sur tout le cours de la Garonne, six mois avant de commencer notre visite générale & de faire exécuter aucun ouvrage. Quoique sa publicité eût dû, ainsi que nous le marque M. l'Intendant de Languedoc, par sa lettre du 6 Février 1783, suffisamment instruire les propriétaires riverains, meûniers & autres, de leurs obligations, aucun ne se disposa à les remplir.

Nous fîmes encore précéder notre visite & nos travaux, d'avertissemens, qui furent remis à tous les Consuls des paroisses qui se trouvent sur les rives du fleuve, & qu'ils firent exactement afficher aux portes des églises; ces avertissemens portoient que les riverains eussent à faire couper de suite les arbres & autres bois qui étoient sur les chemins de hâlage attenants à leurs possessions, conformément à l'arrêt du Conseil de 1782, qui venoit d'être publié: aucun cependant ne daigna encore s'y conformer.

M. l'Intendant des Ponts & Chaussées, par le P. S. de sa main, dans la lettre qu'il nous adressa le 28 Décembre 1782, s'exprime ainsi . . . » Je vois avec » plaisir que vous alliez la prudence & le zèle. . . . « Cette conduite, que ce Magistrat a reconnu si authentiquement en nous, n'a jamais varié dans toutes nos opérations.

Tandis que ces Ingénieurs mettoient des entraves à

l'exécution du nouveau règlement pour la police de la Garonne, quelques-uns de ceux des provinces arrosées par la Loire, concouroient au même but; ceux-ci obtinrent pour eux & leurs Commis, l'administration de la police de ce fleuve & des rivières qu'il reçoit dans son cours, confiée depuis plus de deux cents ans à un corps d'Officiers de la Navigation. La circonstance dans laquelle on fit cette opération, est remarquable. Nous venions, ainsi qu'on vient de le voir, d'être chargés d'exécuter l'opération particulière sur la Garonne, pour préparer l'opération générale pour tout le royaume. A peine avions-nous commencé notre visite, qu'il fut fait un règlement pour la Loire, qui se trouve absolument en opposition avec celui pour la Garonne, médité pendant trois ans, & rédigé d'après l'avis des États de Languedoc & des Administrateurs de quatre grandes provinces, comme il est prouvé par la note *b*, page 42.

On conçoit qu'un Magistrat puisse ne pas regarder une loi aussi avantageuse que ceux qui l'ont fait, & en solliciter la révocation; mais conçoit-on que le même Magistrat, sous l'administration duquel la loi a été faite, veuille, sans un nouveau motif, la détruire quelques mois après, & ne pas attendre le résultat de l'opération qu'elle ordonne? Les maux qui résultent du mépris que l'on a fait de la loi de 1782, pour la police de la Garonne, sont à l'infini, ainsi que le prouve l'état du lit de ce fleuve, & les naufrages qui s'y font journellement. La transgression des loix, en général, est l'abus le plus funeste à la société, & celui par consé-

quent qui mérite le plus d'être sévèrement réprimé : le maintien des loix dans toute leur vigueur, donne à une administration, cette stabilité, qui augmente sans mesure l'utilité des sages institutions.

Voici l'état où nous avons trouvé la Garonne : des obstacles de toute espèce s'opposoient par-tout à la liberté & à la sûreté de la navigation ; des roches, des fouches, des pieux d'anciennes digues & des atterrissèmens, provenant des moulins, présentoient à chaque instant des écueils au navigateur.

A ces obstacles naturels, & qu'une police active eût pu détruire, s'en joignoient une multitude d'autres provenant des entreprises (a) des riverains, dans le lit du fleuve ou sur ses bords. La quantité des digues des

(a) Ces faits sont confirmés par la lettre du Subdélégué de la généralité de Bordeaux, à M. le Duc de *** , page 3 & suivantes ; voici comme il s'exprime. » L'état menaçant dans lequel étoit la Garonne, cette mere nourriciere de » la Guienne, excitoit en effet depuis long-tems les plaintes des patrons de » bateaux & de tout le commerce. Des chemins de hâlage supprimés dans la » majeure partie de son cours, augmentoient à un point inexprimable les frais » & les dangers de la navigation. L'avidité des riverains les portant journal- » lement à anticiper sur le lit de la riviere, présentoit d'un moment à l'autre » aux navigateurs de nouveaux écueils. Les propriétaires des moulins à nef (1) » les transportant à leur gré dans le milieu du courant, & les y fixant le plus » souvent de maniere à ne laisser le passage libre que d'un seul côté, occasion- » noient la perte d'une multitude de bateaux & de mariniers. . . . «

(1) » On nomme ainsi dans le pays les moulins flottans établis sur des bateaux. Il y auroit » beaucoup à gagner pour la sûreté de la navigation à en diminuer le nombre ; mais en atten- » dant, il ne peut y avoir de police trop sévère pour prévenir des malheurs de la nature de » ceux qu'occasionnent le déplacement continuel de ces moulins, & l'abus de les amarrer à terre » avec des chaînes de fer, tandis qu'ils devroient simplement être arrêtés sur des ancres de » fond. «

moulins terriens, qui le barroient entièrement depuis Toulouse jusqu'à la frontiere d'Espagne, ne laissoient au navigateur qu'un passage très-étroit avec une chute d'eau formant un gouffre prêt à l'engloutir, & rendoit la remontée des bateaux impossible. Des moulins à neufs, multipliés à l'infini, étoient la cause de mille périls. Les meüniers les plaçoient à leur gré dans le tems des basses eaux, au milieu du canal servant à la navigation, de maniere qu'aucun bateau ni radeau ne pouvoient passer sans un danger imminent. La suppression des chemins de hâlage, sur la majeure partie du cours du fleuve, obligeoit à tout instant le malheureux hâleur (a) à se mettre dans l'eau & la boue jusqu'à la ceinture dans la saison la plus rigoureuse, & à se faire jour à travers des fourrés de saules & de buissons souvent mouillés, couverts de neige & de vert-glas; la corde de tirage se trouvant prise à tout instant par ces bois, joint à la nécessité de repasser fréquemment d'une rive à l'autre, causoient des peines & de longs retards au navigateur.

Tant d'entraves & d'écueils sur un des fleuves les plus commerçans de la France, & dont cependant la police étoit confiée depuis près de cinquante ans aux Ingénieurs des Ponts & Chaussées, peuvent faire juger du peu de soin qu'ils ont apporté dans l'exercice, & de

(a) Hommes destinés en même tems au service de mer, & dont le sort sur ce fleuve est pire que celui du galérien. Outre qu'il est indispensable pour l'intérêt du commerce que les chemins de hâlage y soient bien entretenus, il est de l'humanité du Gouvernement d'adoucir par-là, le sort malheureux de ces hommes précieux à l'État.

l'état de notre Navigation intérieure, pour laquelle on n'a pris en général aucune précaution, tendante à obvier aux abus sans nombre qui se commettent à son détriment, à celui de l'Agriculture & du commerce.

D'après cet état des choses, nous avons fait tout ce que la durée d'une campagne (a), les fonds qui nous ont été donnés & le degré d'autorité qui nous étoit confié, nous ont permis de faire. Les chemins de hâlage ont été rendus libres & mis en bon état sur tout le cours du fleuve (b). Les roches, les fouches,

(a) Si nous n'avions été retenus à Paris par les circonstances, dont nous venons de rendre compte, nous serions parvenus, à la fin de la troisième campagne, ainsi que nous l'avions assuré au Ministère, à lever tous les écueils qui exposent à chaque instant le navigateur & le commerce à mille dangers, & nous aurions établi la navigation pour bateaux sur douze lieues de cours du fleuve depuis Monrejeau jusqu'à Cazerès, où elle se termine.

(b) C'étoit l'opération la plus urgente de l'auteur de la lettre à M. le Duc de***, ainsi qu'on vient de le voir par la note a, page 47.

D'après les ordonnances & le nouveau règlement, les arbres & autres bois qui se trouvoient dans les chemins de hâlage auroient pu être coupés sur trente pieds de largeur, & par modération, on s'est restreint à dix-huit à vingt pieds. Cependant il a plu à la Maîtrise des Eaux & Forêts de Toulouse, en procédant par un système qu'elle s'est fait à elle-même, de donner à entendre qu'on avoit considérablement anticipé sur les possessions des riverains, en faisant des abattis à quarante, soixante, cent, & jusqu'à deux cents vingt-cinq pieds du bord de la Garonne: mais la moindre réflexion suffit pour reconnoître que cette assertion n'est qu'une équivoque réfléchie.

Ces Officiers ont supposé apparemment que tous ceux qui verroient leur procès-verbal seroient dupes de leur ignorance affectée, & ne sauroient pas ce que c'est que chemin de hâlage: ils ne qualifient jamais cette voie que de sentier; ils affectent de ne pas connoître le nom de BERGE, de ne pas savoir que dans les parties du cours d'un fleuve ou d'une rivière qui n'est point encaissée, il est de nécessité absolue pour la navigation, que les hommes ou les chevaux qui tirent les bateaux, aillent sur trois différentes voies, au moins; l'une, sur le bord du gravier, lorsque les eaux sont basses; la se-

G

les pieux qui présentoient le plus de dangers au navigateur, ont été enlevés. Les travaux nécessaires pour rendre libre le cours du fleuve, sans porter aucun préjudice aux moulins terriens, ont été indiqués, & nous avons fixé (a) à tous les moulins à nefs les empla-

conde, au haut du gravier, dans le tems des eaux moyennes, & la troisieme au-delà du bord supérieur de la berge, qui borne absolument le lit du fleuve, lors des grandes eaux.

Voilà les principes sur lesquels devoient se diriger les Officiers de la Maîtrise de Toulouse dans la mission indiscrete qu'ils se sont donnée; mais ils ont bien voulu les méconnoître pour déposer au Parlement un procès-verbal dont le sens fût équivoque & inculpât les Officiers de la Navigation.

(a) Nous ne pouvions rien faire de plus; c'étoit ensuite à M. M. les Intendants à faire délivrer aux meüniers leurs ordonnances d'emplacements, d'après notre procès-verbal & les invitations que nous leur avons faites par lettres, en leur représentant que c'étoit un objet auquel il étoit très-important de pourvoir sans différer, & si on n'en a rien fait, ce n'est point notre faute. Nous avons rempli & au-delà tous nos devoirs à l'égard des moulins à nefs, comme nous nous en sommes également acquittés au sujet des moulins terriens, dont les digues forment, depuis Toulouse jusqu'à la frontiere d'Espagne, des écueils aussi dangereux que les premiers. Pendant nos opérations, plusieurs bateaux & radeaux y ont fait naufrage.

Les maîtres de bateaux & radeliers de la haute Garonne, ont présenté, depuis notre visite, plusieurs requêtes à M. l'Intendant d'Auch, sur les dangers auxquels ils sont exposés aux digues des moulins & à certaines roches qu'il seroit très-facile d'enlever, & à peu de frais.

Au mois de Décembre dernier, vingt maîtres de bateaux ont présenté une requête à M. l'Intendant de Languedoc, dans laquelle ils exposent à ce Magistrat, que dans le mois d'Octobre, il a péri six bateaux contre les moulins à nefs dans ce département, & désignent les propriétaires. C'est absolument s'abuser que de croire qu'on puisse laisser subsister ces moulins, dans la persuasion qu'on peut concilier leur intérêt avec celui de la navigation; ils sont inévitablement des écueils dans les basses eaux, en ce qu'ils ne peuvent être placés généralement que dans un fort courant, qui forme un canal très-étroit, le seul où peuvent passer les bateaux.

Il est incontestable que les moulins à nefs & les digues des moulins terriens

cemens les moins nuisibles à la navigation : enfin, nous sommes parvenus à remplir notre mission, sans éprouver

& des usines, sont le plus grand obstacle à la navigation de la Garonne. Les fréquens accidens qu'ils occasionnent éloignent le commerce & les voyageurs de cette voie intéressante, la plupart des négocians préfèrent d'envoyer leurs marchandises par terre, & il est peu de voyageurs qui, en quittant le canal royal, s'embarquent ensuite sur la Garonne, à cause des dangers que présentent les moulins à nefs.

Ce qu'on voit de plus révoltant sur ce fleuve, sont les deux digues des deux moulins terriens de Toulouse, chef-d'œuvres de barbarie, qui le barrent entièrement, & interrompent toute navigation entre la haute & basse Garonne. Cependant ces digues sont la merveille des Toulousins, & les moulins excitent leur enthousiasme, au point que quand les actionnaires de celui du Bazacle contractent pour quelque objet qui y est relatif, ils s'obligent *sur l'honneur du moulin*.

Pour remédier à l'obstacle que la digue de ce moulin met à la navigation, on a construit un canal dérivé trente toises au-dessus de cette digue, & qui joint celui de Languedoc à quatre cents toises de là, ou environ, par lequel il faut passer trois écluses, autre obstacle à la navigation. Il en est d'autres qui sont encore moins supportables, tels que les ensablemens continuels, & la contrainte où l'on est à cause de cet inconvénient, de tenir la porte de ce canal fermée à toutes les crûes du fleuve, jusqu'à ce que ses eaux soient clarifiées. On a d'abord fait un aqueduc à cinq à six toises de la dérivation de ce canal pour y attirer les sables; mais cette précaution n'a abouti à rien; & on vient d'en faire un second qui précède l'entrée, & qui vraisemblablement ne produira pas un meilleur effet que le premier: de manière qu'en voulant remédier, par ce canal, à l'obstacle de la digue, il en est résulté plusieurs inconvéniens qui forment presque un aussi grand obstacle à la navigation que celui qu'on se proposoit de détruire, qui ne peut être regardé par des hommes sensés que comme un meurtre fait à la nature & un vol manifeste à la société.

Il étoit un moyen simple & infaillible, & pour laisser subsister la digue & le moulin, & pour rendre entièrement libre le cours de la Garonne; ce qui, en même tems, auroit formé un des plus grands embellissemens dont une ville puisse être décorée, & n'auroit pas plus coûté à la province que le canal de Brienne & les quais mal entendus qui ont été faits. C'étoit de tirer depuis le pont, de droite & de gauche, un alignement vers ce canal, & détourner le fleuve dans cette direction, lequel seroit ensuite tombé dans son lit naturel vis-

d'obstacles que de la part de ceux qui, par état, nous devoient des facilités & des secours. Tous les riverains

à-vis le village de Blagnac, trois quarts de lieue au-dessous de Toulouse, en passant en plus grande partie sur un terrain aride appartenant à cette ville. Il n'y avoit que ce moyen qui pût concilier les deux intérêts, l'existence du moulin & la liberté entière de la navigation de la Garonne dans cette partie de son cours. C'est encore par ce moyen que Toulouse auroit eu ses deux ports dans son centre, tandis que l'un est éloigné d'un quart de lieue de ses murs.

Il est beaucoup d'autres moyens pour avoir des moulins, sans nuire à la navigation, à laquelle rien ne peut suppléer, comme l'a dit l'auteur dans son ouvrage préliminaire, page 138; assertion dont la vérité se vérifie tous les jours. Il a ajouté que dans toute la province de Dauphiné, il n'y avoit aucune digue de moulins terriens, les seuls dont on y fait usage, qui barre la plus petite rivière seulement, susceptible de la plus foible navigation pour radeaux, ni aucune digue d'usine. Cette province fait faire cas d'un des dons les plus précieux de la nature; elle fait concilier ces deux objets de première nécessité, même sans la ressource des moulins flottans & des moulins à vent. Ainsi les autres provinces peuvent donc, sans difficulté, jouir du même avantage, d'autant plus qu'elles peuvent faire usage des moulins à vent, qu'on peut aisément perfectionner, comme vient de le démontrer au Gouvernement M. l'Abbé Fleuri, Curé en basse Normandie, par l'invention d'un nouveau moulin de ce genre.

En Italie, un Religieux, très-habile en mécanique, a imaginé un moulin à eau d'une forme nouvelle, aussi simple qu'avantageuse. Une machine, qu'un simple contre-poids fait aller, élève l'eau de la mer à vingt-sept pieds, & en quantité suffisante pour faire agir six meules à la fois, & il n'est besoin pour cet effet que de remonter le contre-poids de la machine au bout de quelques heures. Ce Religieux se préparoit, au mois de Décembre dernier, à faire exécuter à Livourne cette utile entreprise. Il paroît que d'après cet essai, il se fera occupé à perfectionner sa machine; mais nous ne doutons point de la réussite, & qu'on ne puisse également en faire usage sur les rivières, sans nuire à la navigation. Il semble même qu'ayant le succès désiré, on pourroit parvenir à la faire aller continuellement, en destinant pour agent une partie des eaux qu'elle élèveroit.

Un meûnier, résident dans la seigneurie de Militsch en Silésie, a imaginé une machine à-peu-près semblable à celle de ce religieux, & qui peut beaucoup concourir au but dont il s'agit. C'est un moulin à bled, dont le mouvement se fait & se soutient par des ressorts & des poids; il en a construit un modèle en

de la Garonne se sont soumis sans réclamations aux opérations prescrites & exécutées conformément aux ordres du Roi : un seul particulier de Toulouse, comptant sur le crédit de sa place, a élevé la voix, & trois ou quatre qu'il inspiroit, se sont joints à lui pour former un concert de plaintes, consignées dans le procès-verbal mendié à la Maîtrise des eaux & forêts de cette ville.

Nous avons mis sous les yeux de M. l'Intendant des Ponts & Chaussées le procès-verbal général de nos opérations, qui comprend & les ouvrages que nous avons fait faire, & ceux qui restent à exécuter, & dans lequel nous n'avons omis la discussion d'aucun objet qui pût intéresser la navigation de la Garonne dans un cours de plus de cent trente lieues. Nous avons remis également à MM. les Intendants des quatre généralités, la partie de ce procès-verbal qui les concerne; nous avons trouvé alors une récompense bien flatteuse de notre zèle & de notre exactitude, une compensation bien avantageuse de toutes les difficultés que nous avons

petit, qui a été mis sous les yeux du Roi, & Sa Majesté Prussienne en a ordonné la construction en grand. Cette invention, si elle a le succès qu'on s'en promet, sera d'autant plus avantageuse, que les moutures pourront se faire en tous tems, sans dépendre des eaux & des vents. Ainsi, avec tant de moyens existans, ne peut-on pas enfin débarrasser les fleuves & rivières des écueils dont ils sont remplis?

Au reste, les Académies du royaume, dont le zèle pour le bien public est reconnu, ne peuvent proposer à l'émulation un sujet plus digne, que celui de perfectionner de pareilles machines. S'il y avoit eu un département de la Navigation intérieure, il se seroit occupé de cet objet important, comme de tant d'autres, qui peuvent infiniment contribuer aux progrès de cette branche intéressante d'administration.

éprouvées, dans la maniere dont ces Magistrats l'ont accueilli : mais à ces difficultés en succéderent bientôt de nouvelles qui durent encore.

O B S E R V A T I O N S

P A R T I C U L I E R E S

*Sur le règlement de 1782, sur les réclamations des Maîtrises
& des Ingénieurs.*

DEPUIS un tems immémorial, il y a eu des statuts & réglemens particuliers de police pour la navigation de toutes les rivières des généralités d'Auch & de Pau. L'arrêt du Conseil du 13 Janvier 1733, portant règlement général de cette police, & deux autres arrêts rendus en interprétation d'icelui, les 13 Mars 1736 & 3 Avril 1752, rappellent notamment ces anciens réglemens. Celui de 1733, qui attribue à l'Intendant d'Auch, cette police, & aux Ingénieurs des Ponts & Chaussées, l'exercice, est resté sans exécution, non-seulement sur la Garonne, mais aussi sur toutes les rivières des deux généralités. En 1740, la Chambre du Commerce de Bayonne représenta au Gouvernement, 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 atterrissemens, & qu'on ne veilloit point à l'exécution des ordonnances & réglemens.

Il fut rendu en 1770, un quatrième arrêt du Conseil qui attribue la police aux États de Languedoc dans la partie du cours de la Garonne qui arrose cette province; les États en confièrent l'exercice aux Directeurs des travaux publics; & il n'y a jamais eu au sujet de ces réglemens, aucune réclamation de la part des Maîtrises des Eaux & Forêts.

Toutes ces loix n'ayant point produit l'effet qu'on s'en étoit promis, & le Gouvernement recevant sans cesse des plaintes du navigateur & du commerce, chargea un Inspecteur-général des Ponts & Chaussées, & les Ingénieurs en chef des généralités de Guienne & de Gascogne, de faire une visite générale du cours de la Garonne, & d'examiner les causes qui empêchoient que la navigation ne retirât les avantages de la police établie sur ce fleuve. Ces Ingénieurs, après leur opération, prétendirent que le seul moyen d'exercer cette police avec succès, étoit de la distribuer en quatre départemens aux Intendans des quatre généralités, & qu'un seul en eût la connoissance sur les deux rives, quoique l'une de ces rives fût située dans une autre généralité.

Les moyens présentés par ces Ingénieurs sont illusoires à tous égards.

1°. Tout prouve que les Ingénieurs des Ponts & Chaussées ne veilloient point à l'exécution des réglemens, particulièrement les représentations faites par la Chambre du Commerce de Bayonne sur toutes les difficultés qu'éprouvoit la navigation sur les rivières de la généralité de Pau; la demande des États de Lan-

guedoc à ce que la police sur la partie de la Garonne qui arrose leur province, fût distraite de la police générale, & confiée à leurs Directeurs des travaux publics, auxquels on a été ensuite également forcé de la retirer.

2°. La proposition des Ingénieurs des Ponts & Chaussées de distribuer cette police aux quatre Commissaires départis, & qu'un seul en eût la connoissance sur les deux rives, quoique l'une fût située dans une autre généralité, porte à faux; nous allons le démontrer évidemment par l'expérience, par l'intérêt particulier des provinces, & par l'intérêt général de la navigation.

Suivant le nouveau règlement, les États de Languedoc ont consenti à fournir annuellement soixante mille livres pour la construction des ouvrages d'art, afin de resserrer la Garonne, & de lui donner par-là, est-il dit, plus de fond (a), & Sa Majesté a assigné pareille

(a) Le système de feu M. de Garipuy, Directeur des travaux publics de la Sénéchaussée de Toulouse, qui nous est connu par les procès-verbaux de visites de cet Ingénieur, dans la partie du cours du fleuve qui arrose le Languedoc, étoit de redresser par-tout son lit par le moyen des ouvrages que l'on feroit sur le rivage de cette province, & de le forcer à couler presqu'en droite ligne le long du côteau de Gascogne: en conséquence, l'on devoit commencer par faire une coupure à l'espece d'isthme du grand contour de Longuetraige, & continuer par celui de Verdun, qui est de même nature.

On conçoit aisément que ce procédé étoit entièrement opposé au but qu'on se proposoit, de donner plus de fond au fleuve; il est certain que par cette opération, cette partie du cours de la Garonne seroit devenue impraticable, en ce qu'on auroit facilité un plus prompt écoulement de ses eaux, en donnant infiniment plus de pente à son lit: ce n'est absolument qu'en employant le moyen contraire, qu'on pourra contribuer à y établir une bonne navigation. Pour cet effet, l'administration doit veiller, non-seulement à entretenir les sinuosités, mais

somme

somme à repartir entre les quatre généralités, tant pour la police sur tout le cours du fleuve, que pour les ouvrages d'art dans les départemens d'Auch, de Montauban & de Bordeaux.

Ces cent vingt mille livres, exactement employées aux objets convenables pour dégager ce fleuve des encombres dont il est rempli, sont plus que suffisantes pour y établir, sous peu de tems, la plus belle navigation; mais il faut en exclure les moulins à neufs & les digues des moulins terriens qui le barrent, & se désabuser que quelques foibles ouvrages isolés qu'on pourroit faire sur ses bords pour resserrer son lit, puissent contribuer à améliorer cette voie, étant construits plutôt dans la vue de défendre le territoire, que pour améliorer la navigation. Ces ouvrages, sur-tout dans la partie de son cours qui arrose le Languedoc, depuis Toulouse jusqu'à l'embouchure du Tarn, où il n'est point encaissé, & où ses bords n'ont aucune solidité, ne feroient non-seulement d'aucune utilité à la navigation, mais encore ils deviendroient des écueils très-dangereux;

encore tâcher de les multiplier autant qu'il conviendra au bien de la chose, attendu que c'est le seul moyen, comme nous l'avons dit ci-devant, de donner plus de fond à un fleuve & à une riviere quelconque. Le vœu du navigateur n'est pas de parcourir promptement un espace en courant des dangers ou en éprouvant des difficultés, mais bien de faire le même trajet en beaucoup plus de tems, sans courir aucun risque: voilà son véritable intérêt, qui est également celui du public; l'intérêt particulier d'une province & des riverains, ne doit pas empêcher de diriger le cours d'un fleuve ou d'une riviere sur le sol le plus favorable pour l'établissement d'une bonne navigation, & sur-tout pour celle dont on traite ici particulièrement, qui est de la plus grande importance par sa communication avec les deux mers.

H

la plupart des écueils qui se trouvent dans ce fleuve étant formés de pilotis ou de pieux d'anciennes digues, qui occasionnent la perte de beaucoup de bateaux.

Il n'y auroit absolument que des digues comme celles de la Loire qui pourroient fixer le lit de la Garonne, où il ne l'est pas par la nature ; mais de pareils ouvrages exigent des sommes énormes. Quel est le but du Gouvernement ? d'établir une bonne navigation sur ce fleuve ; on le peut très-certainement avec les cent vingt mille livres qui sont destinées à cet objet important : il faut que les soixante mille livres que doivent fournir annuellement les États de Languedoc, au lieu de les destiner à quelques foibles ouvrages, le soient à l'indemnité de la suppression des moulins à nef ; & que les soixante mille livres de fonds faits par le Gouvernement, soient exactement employées au nettoyage du lit du fleuve, à l'entretien des chemins de hâlage, & à placer dans les maigres en basses eaux quelques épis flottans ; alors on fera sûr de remplir incessamment le vœu du navigateur & du commerce.

Mais, quand même la construction des ouvrages dont il s'agit, rempliroit ce vœu, est-il naturel de supposer que l'Intendant d'une province, laquelle a son intérêt particulier, emploiera indifféremment une partie ou la totalité des fonds destinés à la navigation, dans une autre généralité que la sienne ? C'est ce qu'on ne pourra jamais se persuader. On croira encore moins que les États de Languedoc employent leurs fonds à construire des digues à la Gascogne pour défendre son territoire au détriment du leur ; il est dans l'ordre que le dépo-

sitaire de l'autorité accorde sa prédilection à la province dont les intérêts lui sont confiés.

Il est un petit district de la province de Languedoc, enclavé dans la haute Gascogne, qui, pour la police de la Garonne, se trouve compris dans le département d'Auch; la petite ville de Valentine, qui en est le principal lieu, est menacée d'être emportée par le fleuve, & la navigation y est très-dangereuse; croira-t-on que l'Intendant d'Auch, à son tour, se décide à employer les fonds de la navigation dont il peut disposer, à des ouvrages en Languedoc, quelques urgens qu'ils puissent être, tandis qu'il est tant d'endroits sur le rivage de Gascogne où ils sont aussi nécessaires? Ce seroit absolument s'abuser d'en avoir la plus foible espérance: par conséquent on ne doit pas s'attendre à la construction d'aucun ouvrage respectif.

Quand même cette police ne seroit attribuée à chaque Intendant que dans sa généralité, il en résulteroit toujours de grands inconvéniens, parce qu'il n'est pas possible de trouver dans tous ces Magistrats la même manière de voir pour exercer uniformément la police générale d'un fleuve, ou d'une rivière, où la navigation a par-tout le même intérêt, & qui, négligée sur certains points dans un seul endroit seulement de son cours, rendroit inutile celle qui auroit été bien exercée par-tout ailleurs: chacun a sa manière d'administrer, dès-lors il ne faut plus compter sur le bien, qui ne peut résulter que de l'uniformité des opérations. Voilà en quoi l'arrêt du Conseil de 1782, pour la police de la Garonne, a manqué le but essentiel. Aussi n'avoit-on

jamais pensé auparavant à morceler cette police, non plus que celle établie depuis long-tems sur la Loire. La police de la Seine & de ses affluens, confiée à la Ville de Paris, n'a jamais été morcelée, quoique, dans ce cas, on auroit beaucoup gagné d'en agir différemment. Nous ne parlerons pas des autres fleuves & rivières, pour lesquels il n'a été fait aucun règlement, & où l'on n'exerce aucune espece de police.

Le nouveau règlement pour la Garonne, dont les dispositions sont puisées dans l'ordonnance de 1669, enregistrée dans toutes les Cours, est le premier sur lequel il y ait eu des remontrances des Parlemens de Toulouse & de Bordeaux, provoquées par les réclamations des Maîtrises de ces deux villes. Ces remontrances sont mal fondées; on y confond *LA JURISDICTION ET LA POLICE*: l'une, qui est des Tribunaux ordinaires, & qui, sur les rivières, a été attribuée aux Maîtrises; l'autre, qui a toujours été exercée par les Intendans, ou par des Officiers de la Navigation, Maires, Échevins, Maîtres des Ports, &c, & que Sa Majesté peut confier à qui bon lui semble. Le règlement de 1782 ne change rien à la juridiction; il ne s'occupe que de la police, relativement à la liberté de la navigation. Les Parlemens y regardent encore sous un faux point de vue, & comme blessant les droits de propriété, la coupe des arbres qui rendoient les chemins de hâlage impraticables, tandis que des loix solennelles & la nature même ont établi ces chemins & assurent leur liberté.

Il est inconcevable que des Cours se soient élevées contre des faits de cette authenticité, & contre des

opérations bienfaisantes du Gouvernement, exécutées avec toute la prudence & la modération possible, ainsi qu'on vient de le prouver par une multitude de faits dont on ne peut contester la vérité.

Les Officiers des Eaux & Forêts n'ont jamais exercé sur les fleuves & rivières la police que les Maîtrises de Toulouse & de Bordeaux réclament aujourd'hui; il est même généralement reconnu que ce sont eux-mêmes qui ont contribué à la perte de la navigation, en favorisant par leurs avis les concessions de moulins, d'usines, de pêcheries, &c.

En 1783, M. l'Intendant de Languedoc nous demanda notre avis sur la concession de l'emplacement d'un moulin à neufs, faite à un *perruquier* de Grenade; & nous avons vu que la Maîtrise de l'Isle-Jourdain avoit donné son avis pour l'obtention, ainsi que M. l'Intendant d'Auch, sur le rapport, sans doute, de l'Ingénieur en chef des ponts & chaussées, alors Visiteur-général de la navigation. D'après cette facilité des Maîtrises à se prêter à l'introduction de nouveaux écueils sur un fleuve qui en étoit déjà rempli, & en faveur de tout le monde, doit-on être étonné de la multitude de ceux qui se trouvent sur toutes nos rivières, & des plaintes qu'ils excitent?

Depuis le regne de Charles VIII jusqu'à l'année 1783, la police sur la Loire a toujours été exercée par un corps d'Officiers de la navigation; les avantages qu'on en retiroit étoient tellement reconnus, que ce corps fut maintenu, lors de la réformation des eaux & forêts; & pendant tout ce laps de tems, il n'y a jamais eu au-

cune réclamation de la part des Maîtrises. Au surplus, comme nous l'avons dit dans notre ouvrage préliminaire, quelle analogie y a-t-il entre la partie des forêts & celle des rivières? Ces deux parties exigent des connoissances entièrement différentes, & chacune d'elles est si importante par elle-même, & d'une étendue si immense, qu'il seroit impossible de les réunir sous une même administration, sans qu'il en résultât les plus grands inconvéniens pour l'une & pour l'autre : aucune puissance, excepté la France, ne s'est jamais avisée de les confier aux mêmes Officiers.

A l'égard des Ingénieurs qui ont été chargés en Gascogne de cette police, depuis le règlement de 1733 jusqu'à celui de 1782, il est prouvé qu'ils ne s'en sont point occupés.

Si l'on considère l'étendue de la police de la navigation intérieure, l'exacte surveillance qu'on doit apporter à cette partie; les travaux immenses qu'exige l'ouverture de nouvelles routes dans le royaume; la construction des ponts, digues & quais sur les fleuves & rivières, & des canaux de navigation; la construction de nouveaux ports marchands maritimes, même de Roi, dont ces Ingénieurs sont également chargés; la construction des hôpitaux civils & militaires, cazernes, prisons, presbyteres, places publiques, &c, & les réparations continuelles de tous ces différens objets, il n'y aura personne qui ne reste pleinement convaincu qu'il y a impossibilité morale & physique, que ces Officiers puissent exercer encore la police de la Navigation intérieure, impossibilité reconnue par le règlement de 1782.

D'ailleurs ils n'ont point les connoissances qu'exige ce service ; un Artiste , nous le répétons , n'est point un Administrateur.

Au sujet des prétentions du Directeur des travaux publics de la Sénéchaussée de Toulouse , à l'exercice de la police sur la Garonne , la Commission des États a décidé , *que le nettoyage du lit du fleuve , la confection des chemins de hâlage , & autres objets relatifs à la liberté de la navigation , étoient des opérations instantes , d'autorité , de juridiction & de souveraineté , qui devoient être aux frais du Roi , qui a seul la juridiction & la police ; que ces opérations devoient être faites sur-le-champ par qui le conservateur trouveroit à propos de commettre.* La lettre de M. de Puymaurin , Syndic-général des États , du 24 Mars 1783 , écrite à M. l'Intendant de Languedoc , porte cette décision.

L'ambition des Ingénieurs des ponts & chaussées les a , plus d'une fois , fait sortir des bornes que leur prescrivit leur état , pour opérer dans des parties qui leur sont étrangères. Ventabren , Ingénieur des ponts & chaussées , après le bombardement de Dieppe , en 1694 , fut , par faveur , sans doute , envoyé dans cette ville , pour en réparer les fortifications & rebâtir les maisons ; il s'en acquitta si mal , que les Normands lui donnerent le nom de M. de Gâte-ville. (*Description géog. & hist. de la France , par Piganiol.*) M. de Vauban , cinq ans après , fut chargé de corriger les fautes de cet Ingénieur. Il seroit affligeant pour la société , qu'au sujet de la police des fleuves , rivières & canaux , ils se missent dans un pareil cas , tandis qu'ils peuvent lui être , comme ils lui ont

été, d'une utilité immense, en se bornant aux fonctions de leur état.

On auroit de la peine à croire qu'un Ingénieur en chef ait pu prendre un bac pour un péage, si on n'en rapportoit la preuve. Le bac de Leyrac, appartenant à M. le Marquis de Chazeron, est celui dont il est question; ce bac occasionnant sans cesse des plaintes de la part d'un particulier de cette ville, l'Intendant ordonna, il y a quelques années, la vérification des faits. L'Ingénieur d'Auch (M. de F...), alors Visiteur-général de la navigation de la Garonne, en dressa procès-verbal, comme s'il s'agissoit d'un péage; & sur son rapport, le Commissaire départi rendit une ordonnance, qui enjoignoit au particulier déjà opprimé, de délivrer un certain espace de terrain, pour faire un port qui facilitât l'abordage des bateaux, comme si le navigateur y avoit été obligé pour acquitter des droits de péage; cette ordonnance enjoignoit en même tems à M. le Marquis de Chazeron de payer ce terrain, à dire d'experts, tandis qu'il ne s'agissoit absolument que d'obliger ce dernier à construire des abords sur les deux rives du fleuve, au sujet de son bac, n'ayant ni ne faisant percevoir aucun péage en ce lieu. Voilà ce qui arrive toujours, quand les hommes ne sont pas à leur place.

Les Ingénieurs, dans aucun pays, ne sont chargés de la police de la Navigation intérieure. Où il n'y a point d'Officiers particuliers pour l'exercer, elle est confiée aux Commissaires de Marine, dont les connoissances y sont assez analogues; mais généralement ce sont les Juges, Maires, Bourg-mestres, Podestats des Villes qui en

en connoissent, & qui ont des Officiers de la Navigation sous leurs ordres, qui veillent à la police & leur rendent compte de leurs opérations (a).

L'Empereur, dans des vues très-louables, a voulu placer de tems en tems d'anciens Officiers militaires dans le corps de magistrature des villes. C'est une épargne pour la caisse des pensions; mais il en résulte de grands inconvéniens; parce que les Officiers ne sont pas également propres à être les dépositaires des loix & les défenseurs de l'État. Un ancien militaire, qui a été fait sénateur de la ville de Linz, veut quitter ce poste, & redemande sa pension militaire, avouant qu'il ne sauroit se mettre au fait des affaires civiles: on pense que beaucoup d'autres doivent être dans ce cas.

Il est, en effet, impossible que des hommes qui n'ont fait toute leur vie qu'étudier la tactique & manier l'épée, soient en état, après leur retraite, de remplir les fonctions de juges; on doit plutôt chercher à profiter de l'expérience qu'ils ont acquise dans leur métier, que de les mettre dans le cas de rendre des mauvais jugemens dans un état pour lequel ils n'ont acquis ni les connoissances, ni la pratique nécessaires, & où il faut décider de la fortune, de l'honneur & de la vie des citoyens.

Il en est de même des Ingénieurs des ponts & chaussées, qui, toute leur vie, n'ayant étudié que les mathématiques & l'architecture, & opéré dans ces par-

(a) Le détail de ces différentes administrations se trouve dans l'ouvrage préliminaire.

ties, ne peuvent certainement avoir des connoissances pour s'acquitter d'une administration contentieuse.

Il seroit aussi déplacé de la part des officiers de la navigation, de demander d'être chargés des ouvrages d'art sur les fleuves & rivieres, qu'il l'est de la part des Ingénieurs des ponts & chaussées de prétendre y exercer la police.

Quoiqu'ils soient chargés de la confection des grandes 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'en ont pas non plus la police: ainsi il est inconcevable que parce qu'ils sont aussi chargés des ouvrages d'art sur les fleuves & rivieres, ils prétendent à celle qu'on doit y exercer, qui n'est pas plus de leur fait que celle des ports maritimes. D'ailleurs, la même raison que nous venons de présenter pour démontrer l'impossibilité de confier ce service aux Maîtrises, s'éleve encore plus contre les prétentions des Ingénieurs, attendu que leurs connoissances y ont beaucoup moins de rapport, & qu'ils se trouvent également chargés d'une partie immense qui exige tous leurs soins.

D'après cet exposé, on ne peut pas soupçonner qu'aucun d'eux prétende encore à cette administration; & on doit espérer que le Gouvernement, éclairé sur tous les abus qui naissent de l'anarchie, dans laquelle elle est, y remédiera incessamment.



PLAN GÉNÉRAL D'ADMINISTRATION
DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE,
DE SON EXTENSION,

Et des moyens pour subvenir aux dépenses.

C E n'est point ici un problème, ni un projet systématique que nous présentons au Gouvernement; c'est une opération dont les avantages sont connus de tout le monde, & que tout citoyen désire ardemment pour le bonheur de la nation & la gloire du souverain: on croit que le plan que l'on présente ici est un moyen sûr pour parvenir à ce but.

1°. Réunir toutes les parties de police & d'administration de la Navigation intérieure en un département particulier, & donner le titre d'Intendant général de la Navigation au Magistrat à qui ce département seroit confié.

2°. Établir uniformément six départemens par grand bassin, celui du Rhône, celui de la Garonne, celui de la Loire, celui de la Seine, celui du Rhin & celui de l'Escaut, & nommer un Conservateur-général de la navigation pour chaque département, avec des syndics & patrons jurés, comme il y en a pour celui de la Garonne; département, ainsi que celui de la Loire, qui ont tous les fonds nécessaires pour subvenir à l'exercice de la police & aux appointemens des Officiers: de

I ij

plus, attacher à chaque département un Ingénieur & deux sous-Ingénieurs hydrauliques, & trois élèves. Ce qu'a fait jusqu'ici le Gouvernement pour ces deux contrées du royaume, met toutes les autres dans le cas de réclamer les mêmes vues bienfaisantes de Sa Majesté : d'ailleurs, l'intérêt de l'État, à tous égards, exige avec instance cette opération générale & uniforme. Il n'est besoin pour l'achever, & remplir les différens objets de police sur tous nos fleuves, rivières & canaux, que de deux cents mille livres de fonds annuels, en obligeant les seigneurs péagers, tant qu'ils seront en possession de ces droits onéreux à l'État, de payer en argent une contribution, à laquelle ceux de la Garonne & de la Loire viennent d'être soumis par les nouveaux réglemens des 17 Juillet 1782 & 23 Juillet 1783, au lieu des travaux auxquels ils sont assujettis, & que le Roi se charge de faire exécuter sur tout le cours des fleuves & rivières : cette disposition, l'une des plus sages de ces réglemens, doit, pour la prospérité du commerce & le bien de l'État en général, avoir lieu dans tout le royaume ; ce ne sera que par ce moyen que les péagers rempliront leurs obligations.

3°. Le Conservateur-général de chaque département, avec les autres Officiers, commenceroit ses opérations par la visite générale du cours 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 leur cours; de même, si celles qui, n'étant que flottables, ne peuvent pas être rendues navigables pour bateaux, ne sont pas dans le cas de le devenir au moins pour radeaux; & enfin, pour celles qui ne sont ni navigables ni flottables, quelle espece 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 espece de navigation, du flottage & usines qu'on établiroit sur chaque riviere; quels sont les abus qui s'y commettent & les moyens les plus convenables pour y remédier; de quelle nature sont les obstacles qui gênent ou interrompent le cours des rivieres, les travaux ou indemnité 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 (a): reconnoître en même tems les communications qui tiennent au plan général d'une navigation circulaire bien ordonnée; & de chaque objet, donner d'abord un état de dépense par approximation.

Cette opération préliminaire à l'extension de la Navigation intérieure, est l'unique moyen pour parvenir à retirer tous les avantages que nous offrent les rivieres & le sol précieux de la France. C'est par cette opération, qui n'a jamais été présentée avec ce développe-

(a) Nous n'avons que des notions générales sur les avantages infinis de nos fleuves & rivieres; nous ne connoissons bien que les abus qui s'y commettent,

ment (a), qu'on reconnoitra tous les objets du domaine 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 que le Gouvernement pourra former un plan général de toutes les opérations de ce genre ; c'est enfin par CET ENSEMBLE, qu'on reconnoitra l'utilité & le degré de mérite de chaque opération, celles qu'on doit rejeter ou adopter, & celles qui exigent d'abord d'être traitées de préférence, & qu'on pourra établir une Navigation intérieure circulaire dans tout le royaume, & la mettre en correspondance avec celle des puissances voisines, sans s'exposer à ouvrir des communications défordonnées.

C'est alors que les Officiers de la navigation s'occuperont de son extension sur les fleuves & rivières, objet exactement de police, puisqu'il ne s'agit que de faire lever les obstacles qui se trouvent naturellement dans leurs lits, ou qui y ont été introduits par la main des hommes ; vérité encore reconnue par le règlement de 1782, pour la police de la Garonne. Pour remplir cet objet, duquel il résultera en outre le dessèchement des marais, il ne sera nullement besoin, après une très-modique avance dont il va être parlé, d'avoir recours aux coffres du Roi, ni à aucune imposition.

(a) Les Commissaires envoyés dans les provinces en 1572, dont parle Scalliger, qui rapportèrent qu'on pouvoit rendre navigables un grand nombre de rivières du royaume, ne s'occupèrent, ainsi que ceux de la réformation de 1669, que superficiellement de l'opération préliminaire que l'on présente ici, dont les avantages ne peuvent s'apprécier.

M O Y E N S.

Il seroit fait, dans chaque département, un emprunt de deux cents mille livres, plus ou moins, si Sa Majesté ne pouvoit y pourvoir de ses finances, pour faire d'abord une ou deux opérations, en commençant par les plus avantageuses. On payeroit l'intérêt de cette somme, sur les fonds faits pour l'administration générale de la police, jusqu'à l'entier remboursement, qui se feroit très-promptement sur le produit de la nouvelle navigation; mais il est de la grandeur de Sa Majesté, ainsi que de celle de son Ministre des finances, de ne point recourir à l'emprunt d'une aussi médiocre somme, pour un objet aussi important.

Il seroit affecté à ces opérations les contributions volontaires des contrées riveraines & des grands propriétaires, qui en retireroient des avantages immenses.

Plus, le produit des isles & l'augmentation de produit que procureroit l'extension de la navigation sur plusieurs objets du domaine du Roi, dont les uns rapportent très-peu, & les autres absolument rien.

En outre, les droits modérés qui seroient mis sur la nouvelle navigation, sans aucune exemption. Tous ces revenus seroient versés dans une caisse particulière, pour laquelle Sa Majesté créeroit une charge de Trésorier de la Navigation intérieure, dont la finance seroit aussi versée dans ladite caisse.

On pourroit employer utilement à ces opérations les troupes qui en seroient à portée, d'où il résulteroit sans

contredit plusieurs avantages pour elles & pour l'État ; comme nous l'avons démontré dans notre ouvrage préliminaire , pag. 145 & suiv.

Voilà les moyens que nous avons d'abord présentés , & qui certainement suffiroient pour les opérations dont on vient de donner ici le plan ; mais comme rien n'est si important que de les accélérer, nous allons pour cet effet joindre de nouveaux moyens aux premiers , & également réels.

M. Turgot avoit destiné à cette partie une somme annuelle de 800,000 livres. Si des circonstances ont obligé depuis d'employer le tout ou partie de cette somme à d'autres objets, le calme de la paix doit faire espérer qu'elle pourra être bientôt rendue à sa véritable destination : on peut d'ailleurs y joindre, pour cette partie, d'autres ressources ; le Gouvernement en a déjà trouvé & employé quelques-unes, & on ne croit pas impossible d'en indiquer encore de nouvelles.

Si l'on veut, pour accélérer ces travaux importants, augmenter la masse des fonds, sans augmenter les charges du Trésor royal, ni celle des peuples, la forme actuelle du brevet de la taille, depuis la déclaration de 1780, & celle même des secours accordés par le Roi à ses peuples sur cette imposition, paroissent en offrir des moyens aussi faciles, que justes.

Parmi les différentes impositions jointes à la taille, sous le titre de brevet accessoire avant 1780, il y en avoit plusieurs destinées à des objets de dépenses locales & momentanées dans les provinces, dont l'emploi à ces dépenses a dû cesser depuis cette déclaration, ou doit
cesser

cesser sous peu d'années. Le Roi, par sa déclaration, s'est engagé de continuer d'employer ces fonds à d'autres objets utiles aux provinces, lorsque leur emploi actuel seroit cessé. Cet engagement a été constamment réclamé depuis par tous M. M. les Intendants: & l'on ne peut douter que l'intention personnelle du Roi ne soit de le remplir exactement. Quel emploi plus utile peut-on proposer des fonds libres de ces impositions locales, à mesure qu'ils deviendront disponibles dans les provinces, que de les destiner à la Navigation intérieure? Ce secours seroit peut-être peu considérable les premières années; mais il doit nécessairement augmenter successivement, & comme on connoît à-peu-près l'époque de ces augmentations, on pourroit régler en conséquence le tems des nouveaux travaux à entreprendre sur ces fonds.

Le secours annuel d'un million à 1,500,000 livres, versé par le Roi dans ses différentes provinces, sous le titre de travaux de charité, sur le fond de la taille, peut aussi offrir un moyen doublement utile pour les travaux de la Navigation intérieure par une augmentation de bras & d'argent. Ces travaux de charité ont principalement pour objet d'offrir des salaires aux journaliers dans les saisons mortes de l'année, & dans les pays dépourvus d'autres ressources. On les emploie le plus souvent à des communications vicinales par terre, auxquelles les propriétaires intéressés contribuent du tiers ou du quart de la dépense, quelquefois même de moitié, pour obtenir la préférence de ces travaux sur les chemins qui les intéressent; ce qui augmente en même tems pour les journaliers la masse des secours accordés

K

par le Roi. On peut également porter sur les rivières susceptibles d'établissements de Navigation, les travaux de charité des paroisses voisines, auxquels les propriétaires de ces paroisses seroient encore plus intéressés à contribuer, comme il est dit ci-dessus, pour accélérer l'amélioration considérable de leurs fonds par le plus prompt établissement de navigation sur les rivières, qui, dans beaucoup d'endroits, dispenseroit même de la confection de plusieurs chemins vicinaux. L'expérience des travaux de la Rochelle a prouvé qu'on pouvoit en même tems employer utilement aux mêmes ouvrages des troupes du Roi & des journaliers salariés, en les distribuant dans des ateliers différens.

On peut aussi, pour des travaux plus difficiles ou dangereux, employer, comme nous l'avons proposé dans notre essai, des mendiants ou des criminels tirés des maisons de force. On a craint jusqu'à présent que les frais de conduite, de garde & de nourriture, n'absorbassent l'utilité du travail, auquel on prétend qu'il est si difficile de forcer cette espèce d'hommes. Mais nous pensons différemment sur l'utilité dont ils seroient pour ces travaux. Quand l'homme a éprouvé les horreurs de la captivité indigente, il n'est pas d'efforts qu'il ne fasse pour recouvrer sa liberté, & se procurer un bien-être. Il est très-probable qu'en haranguant ces hommes, en gagnant leur confiance par un doux traitement, & en leur donnant la perspective de briser leur chaîne par une bonne conduite suivie, on en feroit du plus grand nombre, d'honnêtes gens: il faudroit, en conséquence, dans chaque atelier, joindre au prêt de ceux qui

travailleroient le plus, suivant leurs forces, une petite gratification, & donner annuellement la liberté à un ou deux d'entr'eux, qui se feroient le mieux conduits, & dans lesquels on auroit d'ailleurs reconnu plus d'honnêteté d'ame. Mais ce dernier moyen ne seroit que très-subsidiaire, après ceux qu'on vient d'indiquer, qui même peuvent dispenser de recourir à l'emprunt proposé.

On conçoit aisément qu'avec tous ces moyens, dont on ne peut contester la réalité, & dont on peut facilement faire usage, qui d'ailleurs n'exigent ni corvées, ni nouvelles impositions, ni aucun secours, pour ainsi dire, du trésor public, on peut très-promptement parvenir à l'exécution du plan général d'administration qui vient d'être tracé, & qui déjà a été favorablement accueilli. On verroit, sous peu d'années, ce département en état, par les fonds qu'il se feroit fait de ses travaux, de fournir aux frais de police & d'entreprendre les plus grandes opérations dans cette partie, qui ne tarderoit pas, non-seulement à être rétablie, mais encore à être portée à sa perfection. Ainsi on doit espérer que sous un monarque qui ne respire que le bien, & sous un ministre des finances déjà convaincu par ses propres connoissances que la liberté & l'extension de la Navigation intérieure sont les seuls moyens d'élever la France au plus haut degré de puissance, le Gouvernement admettra un plan dont l'exécution peu dispendieuse, tend évidemment à cette fin.

F I N.

Kij

EXTRAIT des Registres de l'Académie Royale des Sciences.

Du premier Juin 1785.

Nous avons examiné par ordre de l'Académie, MM. le Chevalier de Borda, l'Abbé Bossut & moi, un ouvrage intitulé: *Mémoire sur la Navigation intérieure*, par M. Allemand. Ce mémoire est destiné à servir de suite à un traité du même auteur, imprimé il y a quelques années, sous le privilege de l'Académie: il renferme différentes observations que l'auteur a eu occasion de faire dans ses voyages, & des détails sur les canaux construits ou projetés, qu'il s'est procurés depuis la publication de son premier ouvrage. Nous croyons en conséquence que le mémoire de M. Allemand mérite, comme le premier, de paroître sous le privilege de l'Académie. Fait au Louvre, ce premier Juin mil sept cent quatre-vingt-cinq. Signés, le Marquis DE CONDORCET, BOSSUT, & le Chevalier DE BORDA.

Je certifie le présent extrait conforme à son original & au jugement de l'Académie. A Paris, ce 6 Juin 1785.

Signé, le Marquis DE CONDORCET.

T A B L E.

<i>A</i> VERTISSEMENT,	page 3
MÉMOIRE SUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE,	5
<i>Des avantages de la Navigation intérieure,</i>	ibid.
<i>Des opérations récentes en ce genre de différentes puissances,</i>	ibid.
<i>De la nécessité absolue d'une Navigation intérieure dans un empire,</i> <i>qui même n'auroit aucun commerce extérieur,</i>	10
<i>État de celle de la France,</i>	ibid.
<i>Des inconvéniens qui sont résultés de plusieurs opérations, note a,</i>	13
<i>Réfutation des objections de M. Perronnet, sur le canal de Charolois,</i> <i>note a,</i>	ibid.
<i>Programme de l'Académie d'Angers, & la réponse,</i>	16
<i>Des marais de la France,</i>	17
<i>Opérations que font différentes puissances, dans cette partie,</i>	18
<i>Des maux que causent les marais,</i>	19
<i>Moyens qu'on doit attendre du Gouvernement pour y remédier,</i>	25
<i>Des avantages de la France sur les autres États de l'Europe,</i>	26
<i>Distribution du sol,</i>	ibid.
<i>Administration d'un État agricole,</i>	27
<i>Les sages vues que le Gouvernement annonce à cet égard,</i>	33
<i>Sur quoi il doit encore les porter,</i>	36
<i>Des productions précieuses dont est susceptible la Corse,</i>	ibid.
<i>Résumé concis des opérations à faire en France,</i>	35
<i>Des progrès rapides de l'industrie dans presque tous les États de l'Eu-</i> <i>rope,</i>	38

<i>De la nécessité absolue d'embrasser l'ensemble des opérations concernant la Navigation intérieure; de l'établissement d'un département, & résultat des avantages immenses de cette opération,</i>	39
OBSERVATIONS sur l'opération particulière ordonnée par le Gouvernement,	41
<i>De l'ouvrage préliminaire sur la Navigation intérieure,</i>	ibid.
<i>Le Conseil croit devoir préparer l'opération générale qui y est présentée,</i>	ibid.
<i>Du règlement de 1782, fait en conséquence,</i>	42
<i>De l'instruction donnée au Conservateur-général de la navigation,</i>	43
<i>De ses opérations, & des entraves qui y ont été apportées,</i>	44
<i>Mission que se sont donnée les officiers des eaux & forêts de la maîtrise de Toulouse,</i>	ibid.
<i>Des contraventions au règlement de 1782,</i>	46
<i>De l'état de la Garonne,</i>	47
<i>Le Conservateur auroit pu parvenir, à la fin de la troisième campagne, à établir une belle navigation sur ce fleuve, note a,</i>	49
<i>Modération dont il a usé dans ses opérations, note a,</i>	ibid.
<i>Réfutation du procès-verbal de la maîtrise de Toulouse, note a,</i>	ibid.
<i>Le Conservateur a fait tout ce qui étoit en son pouvoir, note a,</i>	50
<i>Des maux qui résultent de ce que les travaux & autres objets indiqués par son procès-verbal de visite générale, n'ont point été exécutés, note a,</i>	ibid.
<i>Visite générale terminée, & tous les obstacles franchis,</i>	51
<i>Ce qu'auroit pu faire la province de Languedoc, au lieu du canal de Brienne, au sujet de la digue du moulin du Bazacle de Toulouse,</i>	ibid.
<i>Des moyens pour rendre entièrement libre le cours de la Garonne, & autres fleuves & rivières,</i>	52
<i>Du procès-verbal général des opérations du Conservateur, remis à M. l'Intendant des ponts & chaussées, & à chacun de M. M. les Intendants</i>	

- des quatre généralités que la Garonne arrose, la partie qui les concerne,* 53
- OBSERVATIONS PARTICULIERES sur le règlement de 1782, sur les réclamations des Maîtrises & des Ingénieurs, 54
- Examen sur l'inexécution des anciens statuts & réglemens pour la navigation des généralités de Guienne & de Languedoc,* ibid.
- Des fonds destinés par le Roi, & les États de Languedoc, pour l'amélioration de la navigation de la Garonne,* ibid.
- Réfutation des moyens proposés par les Ingénieurs des ponts & chaussées, pour y remédier,* 56
- Réfutation du système de M. de Garipuy, à ce sujet, note a,* ibid.
- Des ouvrages auxquels sont destinés les fonds que doivent fournir les États de Languedoc,* ibid.
- Comme on peut faire un meilleur emploi de ces fonds,* 58
- Des inconvéniens qu'un Intendant soit chargé de faire exécuter des ouvrages d'art dans d'autres généralités que la sienne,* ibid.
- Des inconvéniens qui résultent également, que la police des fleuves & rivières soit attribuée à plusieurs Intendants dans le même département,* 59
- Des remontrances des Parlemens de Toulouse & de Bordeaux, sur le règlement de 1782 pour la police de la Garonne,* 60
- Que les officiers des eaux & forêts ont le plus contribué à la perte de la Navigation intérieure,* 61
- Les officiers de la navigation de la Loire, conservés, lors de la réformation des eaux & forêts de 1669,* ibid.
- L'impossibilité démontrée que les Ingénieurs des ponts & chaussées puissent être chargés de la police de la Navigation intérieure,* 62
- Décision de la Commission des États de Languedoc, sur les réclamations du directeur des travaux publics, au sujet de la police de la Garonne,* 63
- Les Ingénieurs sont souvent sortis des bornes de leur état,* ibid.

<i>Les Ingénieurs , dans aucun pays , ne sont chargés de la police de la Navigation intérieure ,</i>	64
<i>Les hommes ne sont pas également propres à toutes les parties ,</i>	65
PLAN GÉNÉRAL D'ADMINISTRATION de la Navigation intérieure, de son extension, & des moyens pour subvenir aux dépenses ,	67
<i>Ce n'est point un problème ni un projet systématique que l'on présente ici au Gouvernement ,</i>	ibid.
<i>Réunion de toutes les parties de police & d'administration de la Navigation intérieure en un département ,</i>	ibid.
<i>L'intérêt de l'État , à tous égards , exige avec instance cette opération générale & uniforme ,</i>	68
<i>Opération préliminaire à l'extension de la navigation ,</i>	ibid.
<i>Unique moyen de retirer les avantages immenses qu'offrent les fleuves & rivières ,</i>	69
MOYENS ,	71
<i>Proposition d'un emprunt très-modique , dont on peut même se passer ,</i>	ibid.
<i>Des contributions volontaires ,</i>	ibid.
<i>Produit des îles , & l'augmentation de produit sur les objets du domaine ,</i>	ibid.
<i>Droits modérés sur la nouvelle navigation ,</i>	ibid.
<i>Des troupes ,</i>	ibid.
<i>Les 800,000 livres , imposées pour les progrès de la Navigation intérieure ,</i>	72
<i>Autres moyens aussi faciles que justes ,</i>	ibid.
<i>Conclusion de l'ouvrage ,</i>	75

Fin de la Table.



le vrai honneur.

N'oubliez jamais que les rois ne règnent point pour leur propre gloire, mais pour le bien des peuples. Les biens qu'ils font s'étendent jusques dans les siècles les plus éloignés : les maux qu'ils font se multiplient, de génération en génération, jusqu'à la postérité la plus reculée. Un mauvais règne fait quelquefois la calamité de plusieurs siècles.

Sur-tout soyez en garde contre votre humeur : c'est un ennemi que vous porterez par-tout avec vous jusques à la mort ; il entrera dans vos conseils, et vous trahira, si vous l'écoutez. L'humeur fait perdre les occasions les plus importantes : elle donne des inclinations et des aversions d'enfant, au préjudice des plus grands intérêts ; elle fait décider les plus grandes affaires par les plus petites raisons ; elle obscurcit tous les talens, rabaisse le courage, rend un homme inégal, foible, vil et insupportable. Déléz-vous de cet ennemi.

comme le moindre de ses sujets; donnez-en l'exemple
aux autres. Il vous donnera pour épouse Antiope, et vous