

Werk

Titel: Les voies de communication en France, au XVIIIe siècle

Autor: Letaconnoux, J.

Ort: Berlin ; Stuttgart ; Leipzig

Jahr: 1909

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?345858352_0007|log7

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

Les voies de communication en France, au XVIII^e siècle.

Par

J. Letaconnoux.

On ne saurait trop souligner l'importance de la question des voies de communication et des transports sous l'Ancien Régime. Intimement liée à l'histoire de l'industrie et du commerce, elle intéresse aussi directement l'histoire de l'agriculture et des subsistances¹). Sa connaissance est indispensable pour comprendre le régime économique du XVIII^e siècle. De façon générale, la réaction des phénomènes économiques les uns sur les autres est évidente: si la facilité des transports encourage la production des objets de commerce et les relations commerciales, le développement des relations commerciales et de la production pousse à accroître la facilité des transports. Au XVIII^e siècle, cette réaction réciproque est particulièrement sensible. Dans la première moitié du siècle, l'agriculture, le commerce et l'industrie ne progressent guère; la production est beaucoup plus tournée vers des marchés régionaux que vers le marché national ou les marchés européens: la rareté et le mauvais état des voies de communication s'opposent à la circulation des produits, à l'extension des débouchés. Dans la deuxième moitié du siècle au contraire, le progrès économique, en partie provoqué par l'intervention gouvernementale et la propagande physiocratique, fait ressortir l'imperfection des transports. Les provinces sont de moins en moins de petits mondes économiques fermés; dans

1) Cf. J. LETACONNOUX, *La question des subsistances et du commerce des grains en France, au XVIII^e siècle* (*Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, 1906—1907, t. VIII, p. 443).

certaines régions, on distingue déjà une tendance à spécialiser les cultures; déjà les premiers effets de la grande industrie naissante se font sentir: les industries locales, les métiers ruraux ne sont plus les uniques fournisseurs de leurs voisins immédiats, la grande industrie leur dispute leurs clients. Les provinces, où il y a surproduction d'une denrée quelconque, comme celles où cette denrée fait défaut, admettent plus difficilement la vieille idée que toute production doit être consommée sur place; en 1784, Dupré de Saint-Maur affirme qu'«une malédiction éternelle semblera toujours attachée au pays où chaque individu sera réduit à créer lui-même ce qu'il est dans le cas de consommer»¹⁾. Or les besoins de la vie se font plus nombreux, plus exigeants, le bien-être et le luxe se répandent²⁾; les provinces, ne pouvant plus se suffire respectivement, tendent à sortir de leur isolement; les pouvoirs publics et l'opinion se préoccupent de plus en plus non seulement de multiplier les relations entre les différentes parties d'une même province, mais entre les provinces elles-mêmes, entre tous les points du royaume de France. Qu'a-t-on voulu faire? qu'a-t-on fait réellement?

Deux faits dominent l'histoire des voies de communication au XVIII^e siècle: c'est d'abord le rôle croissant de l'Etat dans

1) *Lettre d'un subdélégué de la généralité de Guyenne à M. le duc de ****, relativement aux corvées, s. l. 1784, in-4^o, p. 3.

2) DE LA LANDE (*Des canaux de navigation et spécialement du canal du Languedoc*, Paris, 1778, in-4^o, p. XI) remarque que «depuis que le goût du luxe a converti en besoins, dans nos villes, jusques aux simples commodités, les consommations se sont multipliées dans tous les genres . . .». — «Dans le dernier siècle, le département de la Dordogne était . . . dénué de grandes routes . . . chaque individu regardait les limites de sa province comme celles du globe. Ses besoins ne s'étendaient pas au delà du strict nécessaire. Il jettait dans son meilleur terrain le peu de semence qu'exigeait impérieusement sa subsistance et négligeait le reste de ses fonds . . . il pouvait encore satisfaire aisément à tous ses besoins réels. Mais les choses n'en sont plus aujourd'hui au même point, depuis que les progrès de la civilisation, l'industrie, le commerce, les communications ouvertes d'un bout du monde à l'autre, nous ont fait connaître tant de productions étrangères, tant de jouissances nouvelles, chacun les désire, les recherche avec ardeur . . .» (Arch. Nat. F¹⁷ 1344¹⁵, Le jury central d'instruction au département de la Dordogne, 5 vendémiaire an V).

cette partie de l'administration qui tend à devenir un service public; c'est ensuite le souci grandissant des voies d'intérêt général, le souci de relier Paris aux principales villes du royaume, aux principaux marchés d'Europe, d'établir, au moyen de canaux et de rivières navigables, un système de navigation intérieure de la France.

I

Des voies de terre.

Le rôle de l'Etat, qui s'est avant tout occupé des routes, apparaît nettement dans l'histoire des voies de terre.

A la fin du XVIII^e siècle, la France compte encore peu de chemins; quelques voies mènent seulement de Paris aux frontières¹⁾, et elles sont peu praticables²⁾: en 1680, pour se rendre de Paris à Châlons, le roi couche cinq fois en route. Deux grands obstacles s'opposent au développement des routes: le manque de fonds³⁾, qui, malgré l'accroissement progressif du budget des travaux publics, paralysera, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, l'action des ingénieurs et des intendants; l'absence d'un service réel des ponts-et-chaussées, d'une administration unique constamment affectée aux routes; chaque intendant, depuis Colbert, agit à sa guise; il n'y a aucune unité de vues; on construit ou on répare une route à l'occasion d'un voyage du roi ou d'un déplacement de troupes. La différence de régime qui divisait les provinces en pays d'états et pays d'élections rendait difficile l'établissement d'un service unique. Seuls, les pays d'élections étaient complètement administrés par les agents du pouvoir central; aussi est-ce chez eux qu'on s'efforça d'abord d'unifier

1) Voy. par exemple: Bibl. Nat. fonds français, ms. 15383, Catalogue général des grands chemins du royaume, s. d.

2) Défoncées par les troupes et négligées, pendant les guerres de Louis XIV, elles étaient sur bien des points détruites. Sur leur état, cf. les Mémoires rédigés par les intendants, à la fin du XVII^e siècle, pour le duc de Bourgogne.

3) De 1683 à 1700, le budget des ponts-et-chaussées fut de 771 200 livres par an (F. LUCAS, *Etude Historique et statistique sur les voies de communication de la France*, Paris, 1895, in-8^o, p. 13).

l'administration des ponts-et-chaussées. Les deux instruments essentiels de l'unification furent le corps des ponts-et-chaussées de France et l'Ecole des ingénieurs des ponts-et-chaussées, œuvre de deux hommes remarquables, Daniel Trudaine, comme intendant des finances chargé du détail des ponts-et-chaussées depuis 1743 et Perronet, comme directeur de l'Ecole des ingénieurs depuis 1747, et comme premier ingénieur de France. L'Ecole fut officiellement créée en 1747; elle donna une éducation théorique et pratique aux élèves recrutés au concours et répartis en trois classes, en sous-inspecteurs, sous-ingénieurs et élèves; à partir de 1776, elle compta environ soixante élèves, soit vingt par classe. L'organisation du corps des ingénieurs fut réalisée entre 1750 et 1754¹⁾ et un peu modifiée en 1763; il y eut à la tête du corps: un premier ingénieur à 8000 livres, quatre, puis cinq inspecteurs généraux à 6000, le directeur de l'Ecole à 3000; au dessous: un ingénieur en chef par généralité, des ingénieurs (cinquante en 1770, soixante en 1786), et des sous-ingénieurs en nombre variable, mais de plus en plus nombreux (cent vingt-quatre en 1784). L'ensemble du service resta dans la dépendance du Contrôle général. En 1777, la suppression des intendants de finance, auxquels la direction du service avait été confiée en 1736, entraîna la retraite de Charles Trudaine, qui avait succédé à son père à la tête des ponts-et-chaussées. Charles Trudaine eut pour successeurs des maîtres des requêtes, dont le dernier, Chaumont de la Millière, reçut le titre d'intendant des ponts-et-chaussées. Ces directeurs conservèrent l'Assemblée des ponts-et-chaussées, instituée par Daniel Trudaine, en 1747; composée du premier ingénieur, des inspecteurs généraux, des ingénieurs en chef présents et d'un ou deux membres de l'Académie des sciences, cette assemblée de perfectionnement resta purement consultative²⁾. Ainsi organisé, le corps des ponts-et-

1) Par l'arrêt du Conseil du 7 juillet 1750 et les instructions du contrôleur général des 13 mai et 16 décembre 1754.

2) Cf. DE LA MILLIÈRE, *Mémoire sur le département des ponts-et-chaussées*, Paris, 1790, 2 vol., in-4°. On trouvera dans: A. DES CILLEULS, *Origine et développement des travaux publics en France* (Paris, 1895, in-8°); DEBAUVE, *Les travaux publics et les ingénieurs des Ponts-et-chaussées depuis le* Vierteljahrschr. f. Social- u. Wirtschaftsgeschichte. VII. 7

chaussées de France fut un des plus utiles rouages de l'Ancien-Régime. Dans l'intérêt des travaux publics, le pouvoir central s'efforça d'y rattacher les ingénieurs des pays d'états. L'administration des grands chemins était une des prérogatives des pays d'états; en fait, le plus souvent, l'intendant y dirigeait les ponts-et-chaussées, mais sous le contrôle des Etats qui en votaient les fonds. Le personnel s'y organisa sensiblement comme dans les pays d'élections; bien que certaines provinces eussent leur école d'ingénieurs, telles la Bretagne, le Languedoc, elles recrutaient parfois leurs ingénieurs parmi les élèves de l'Ecole des ponts-et-chaussées de France¹⁾. Toutefois leur personnel resta indépendant du corps des ponts-et-chaussées, ne relevant que de l'intendant et des Etats. Si, dans des provinces cédées comme la Lorraine, le pouvoir central réussit à réunir l'administration locale au système français²⁾, il n'y parvint pas dans les pays d'états; bien plus, en Bretagne, les Etats écartèrent peu à peu l'intendant de l'administration des grands chemins, qu'ils lui avaient en partie abandonnée à la fin du XVII^e siècle, et, en 1785, ils en obtinrent, par arrêt du Conseil, l'exclusive direction³⁾.

XVII^e siècle (Paris, 1893, in-8°); HYENNE, *De la corvée en France et en particulier dans l'ancienne province de Franche-Comté* (Besançon, 1862, in-8°) et surtout dans VIGNON, *Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en France aux XVII^e et XVIII^e siècles* (Paris, 1862, in-8°) de nombreux renseignements et de très intéressants documents sur l'administration et le personnel des travaux publics.

1) J. LETACONNOUX, *Le régime de la corvée en Bretagne, au XVIII^e siècle*, Rennes, 1905, in-8°, p. 12. — En Languedoc, l'école des ponts-et-chaussées était établie près de l'Académie des Arts de Montpellier (*Compte rendu du conseil du département de l'Hérault par le directoire dans la session de 1791*, Montpellier, 1791, in-4°, p. 20).

2) En septembre 1770. Cf. P. BOYÉ, *Les travaux publics et le régime des corvées en Lorraine, au XVIII^e siècle*, Paris et Nancy, 1900, in-8, p. 10 et sqq.

3) J. LETACONNOUX, op. cit., pp. 13—15. — En Languedoc, le roi fut obligé de déterminer quels ouvrages qui, «à raison de leur utilité pour le commerce général et particulier de la province . . . devront être administrés par les Etats de la dite province et quels sont ceux qui étant dépendants de la fortification devront être en conséquence dirigés et administrés unique-

Si le pouvoir central n'a pu imposer une organisation uniforme aux pays d'états, ce fut pour des raisons financières. La Bretagne, le Languedoc, le Dauphiné, la Provence, la Bourgogne en effet, faisant eux-mêmes les fonds des ponts-et-chaussées, prétendaient en disposer. Pour enlever aux Etats la direction des grands chemins, le pouvoir central eût été obligé d'en assumer les frais. Il n'en avait pas les moyens. Le budget des routes dans les 20 pays d'élections et les cinq pays conquis ou cédés était déjà pour lui une lourde charge. Ce budget, qui, sous Louis XIV, n'avait pas dépassé 1 300 000 livres, s'éleva progressivement à près de 5 800 000, à la fin du XVIII^e siècle¹). Dans les pays d'états, il suivit la même progression; en Bretagne, en 1698, il n'était que de 30 000 livres, en 1781, il atteignait 300 000²). Malgré tout, le budget global des pays d'états et des

ment par les officiers du corps royal du génie . . . » (Arch. Nat. F¹⁴ 706. Règlement arrêté par le roi concernant les constructions et l'entretien des ouvrages de fortification et ouvrages publics de la province du Languedoc, 22 juillet 1788).

1) Entre 1715 et 1736, la moyenne des sommes allouées fut de 3 000 000 de livres; en 1750, de 3 305 400; en 1770, de plus de 4 000 000 (VIGNON, op. cit., t. 2, Appendice, p. 255 et sqq.). Elles étaient réparties entre les généralités, selon leurs besoins: Paris en absorbait environ le quart; les plus grosses parts étaient ensuite attribuées aux généralités de Bordeaux, Riom, Orléans, Tours, Rouen, Lyon . . .; les plus petites à celles de Metz, d'Alsace, de Franche-Comté . . . — Ces chiffres d'ailleurs n'ont qu'une valeur relative, car leur exactitude est très contestable. Comme le remarquait Defermon, au Conseil des Cinq Cents (*Rapport fait au nom de la commission des finances, le 9 vendémiaire an V*, p. 13), les évaluations de ce budget des ponts-et-chaussées sont très différentes: en 1784, le *Dictionnaire des finances* (1784, 3 vol., in-4^o, t. 1, p. 423, article corvée) estime l'entretien des routes et des canaux à 6 ou 7 millions; en 1775, Turgot l'évalue à 10 000 000 dans les pays d'élections seulement; dans les mêmes pays, Necker le porte à 16 400 000 de livres.

2) J. LETACONNOUX, *Le Régime de la corvée en Bretagne, au XVIII^e siècle*, p. 13. — Dans les pays de Bresse, Dombes et Bugey, le fonds des ponts-et-chaussées était alimenté par une crue de 9 livres par minot de sel débité dans les différents greniers de ces pays: cette crue produisait, en moyenne, chaque année, 144 000 livres dans la Bresse et dans la Dombes et 20 000 dans le Bugey (Arch. Nat. F¹⁰ III, Ain 4. Procès-verbaux de la deuxième session du département de l'Ain, séance du 25 novembre 1790, f^o 63 et sqq.).

pays d'élections, qui pouvait s'élever à 7 000 000 de francs environ, à la fin du siècle, resta singulièrement insignifiant.

Ce budget, il est vrai, était exclusivement affecté aux traitements du personnel et aux travaux dits «travaux à prix d'argent», c'est-à-dire aux travaux d'art. Les travaux d'art, construction de ponts, d'aqueducs, de murs, pose de pavés, étaient mis en adjudication et effectués par des entrepreneurs. Pour ouvrir, empierrier, entretenir les routes, extraire et voiturier les matériaux nécessaires à leur construction, on recourait aux «travaux de corvée». La corvée suppléait au manque de fonds. C'est une des institutions les plus injustes de l'Ancien-Régime; c'est aussi une des plus récentes. Au XVIII^e siècle, elle était en usage dans quelques pays frontières, comme l'Artois, la Lorraine, la Franche-Comté, l'Alsace; mais elle y était exigée irrégulièrement, dans des cas exceptionnels, par exemple pour réparer des chemins endommagés par la guerre et les transports militaires¹). Elle ne devient annuelle, en Alsace, qu'en 1717. Dès lors elle se répand rapidement; les intendants l'introduisent successivement dans le Lyonnais, en 1720, dans la généralité de Soissons, en 1726, dans les Trois-Evêchés, en 1727, dans la généralité de Châlons, en 1729, en Bretagne, en 1730. En 1730, à peine arrivé au Contrôle général, Orry, qui l'avait adoptée dans les généralités de Soissons et du Hainaut, s'occupe de la propager dans les provinces. En 1737, il l'institue officiellement: le *Mémoire anonyme* publié, en 1737, sur le travail par corvées déclare qu'«il est impossible de parvenir à l'entière réparation des chemins sans le travail des corvées . . .»; le 13 juin 1738, une instruction signée d'Orry confirme les règles posées dans le *Mémoire anonyme*²). A cette date, la corvée est presque générale. Dans le Poitou cependant, il semble qu'elle n'ait

1) VIGNON, op. cit., t. 3, p. 2; P. BOYÉ, op. cit., pp. 23, 24; DES CILLEULS, op. cit., p. 39.

2) VIGNON, op. cit., t. 3, pp. 7 et 10; ANONYME, *De l'importance et de la nécessité des chemins publics en France . . . avec un précis historique de l'état actuel des ingénieurs des ponts-et-chaussées et de leurs diverses fonctions*, Amsterdam, 1777, in-8^o; L. CHATELARD, *La corvée royale dans le Lyonnais (1720—1789)*, dans *Revue d'Histoire de Lyon*, mai—juin 1908.

pas été appliquée avant le 10 février 1751¹⁾; dans la généralité de Caen, pendant plusieurs années on n'exigea que des corvées de chevaux et en petit nombre; c'est Orceau de Fontette qui établira, en 1752, la «corvée à bras»²⁾; dans la généralité de Paris, la corvée de voitures sera seule pratiquée; dans le Languedoc enfin les corvées, soit à bras, soit de harnais, resteront inconnues³⁾. Il est remarquable que cette importante institution n'a pas été l'œuvre d'une loi; elle est fondée sur une simple mesure administrative, prise sur ordonnance de l'intendant⁴⁾, même dans les pays d'états comme la Bretagne où «il ne paraît pas que les Etats aient été consultés sur cet objet . . . [où] les travaux ont été ordonnés, répartis et exécutés d'autorité des commissaires du roi⁵⁾ . . .».

Il est difficile de donner un tableau d'ensemble de la corvée, dont le régime n'a pas été uniforme. Le *Mémoire anonyme* de 1737 et l'instruction du 13 juin 1738 avaient bien posé des règles générales en cette matière: étaient soumis à la corvée les contribuables roturiers, domiciliés aux environs des routes, dans un rayon de trois lieues pour la corvée à bras, de quatre pour la corvée de harnais; le travail devait être réparti entre les paroisses en raison du nombre de leurs corvoyeurs; la corvée n'était de-

1) E. P. CLÉMENT, *La corvée des chemins en France et spécialement en Poitou sous les intendants de Blossac et Boula de Nanteuil, 1751—1790*, Poitiers, 1899, in-8^o, p. 67.

2) *Lettre de M. de Fontette, intendant de Caen, à M***, avec son mémoire pour justifier la construction et l'entretien des grands chemins de la généralité de Caen, du 18 août 1760*, Paris, 1760, in-12^o, p. 9.

3) *Mémoire important sur l'administration des corvées dans la généralité de Guyenne, et observations sur les remontrances du parlement de Bordeaux du 13 août 1784*, par DUPRÉ DE SAINT-MAUR, Paris, 1784, in-4^o, p. 5; Arch. Nat. F¹^o III, Gard 6. *Procès-verbal de la session du département, séance du 6 décembre 1791, Mémoire sur les moyens d'améliorer l'entretien des chemins et les conditions des baux des ouvrages publics* par ANGRAVE, f^o 54 et sqq.

4) VIGNON, op. cit., t. I, p. 76. BAILLY, *Histoire financière de la France depuis l'origine de la monarchie jusqu'à la fin de 1786 . . .* Paris, 1830, in-8^o, t. 2, p. 117.

5) J. LETACONNOUX, *Le régime de la corvée en Bretagne . . .* p. 23.

mandée ni dans la saison des semailles, ni pendant la moisson, mais elle n'avait pas de durée fixe; sans pouvoir être astreints à plus de huit jours de travail consécutifs, les corvoyeurs pouvaient être retenus, chaque année, sur les routes, une trentaine de jours; ceux qui venaient de trop loin, pour regagner chaque soir leur logis, couchaient dans les fermes voisines de l'atelier, obligées de fournir de la paille fraîche pour les hommes et de la litière pour les bêtes; à tous, l'administration fournissait des outils. En fait, le régime de la corvée varia avec les provinces, où les intendants la réglaient à leur gré; sa durée s'allongea de huit à quarante jours¹⁾. Quelques intendants l'exigèrent avec une rigueur excessive. En Lorraine, la Galaizière père se rendit odieux entre 1745 et 1762: pour combler les fonds de Toul, deux immenses gouffres de la forêt de Haye, il imposa aux corvoyeurs, pendant dix-sept ans, de fournir trois à quatre semaines de travail pénible, de camper sur l'atelier où l'on en vit, manquant de pain, réduits à vivre d'herbes, obligés d'acheter de l'eau; pour construire ensuite la chaussée de Neuville, il les rappela, parfois dans un rayon de quinze lieues, et les retint de trois à six semaines²⁾. Mais en général les intendants tendirent de bonne heure à améliorer le fonctionnement de la corvée. Cet impôt avait en effet de graves défauts. Tout d'abord il ne frappait qu'une partie de la nation, que les taillables; les nobles et les ecclésiastiques en étaient exempts; en Franche-Comté seulement où il était réel et non personnel, les privilégiés y furent d'abord assujettis; il s'en affranchirent dans la seconde moitié du siècle³⁾. D'autre part, à l'origine, il ne pesait que sur les campagnes: les villes en étaient déchargées; elles admettaient volontiers que la construction des routes profitait aux seuls campagnards; au surplus elles alléguaient qu'elles supportaient les frais d'entretien de leur pavé et de leurs banlieues⁴⁾. En troisième lieu sa répartition était injuste: la tâche des paroisses était fixée d'après

1) Cf. VIGNON, op. cit., t. 3, p. 13 et sqq.

2) P. BOYÉ, op. cit., p. 31 et sqq.

3) VIGNON, op. cit., t. 3, p. 27.

4) Cf. notamment: A. DUPUY, *Etudes sur l'administration municipale en Bretagne, au XVIII^e siècle*, Paris et Rennes, 1891, in-8°, p. 258.

leurs forces respectives et, dans chaque paroisse, sauf en Franche-Comté, où elle était proportionnelle aux impôts¹⁾, elle était également partagée entre tous les corvoyeurs; sans égard à l'aisance ou à la misère, la même tâche était imposée au journalier et au bourgeois²⁾. Le premier défaut subsista toujours. Le second disparut partiellement: dès 1751, en Poitou³⁾, en 1754, dans la généralité de Limoges⁴⁾, en 1757, en Bretagne⁵⁾, les intendants ordonnèrent de comprendre les bourgeois des villes parmi les contribuables à la corvée; mais il faut prendre garde que dans la même généralité il n'y eut point à cet égard de règle uniforme: en 1761, quand Turgot arrive dans l'intendance de Limoges, des villes y participent à la corvée, d'autres en sont exemptes, sans raison apparente⁶⁾; en général les villes non taillables en restèrent affranchies. Le mode de répartition s'améliora plus lentement. La Bretagne, une des premières, le modifia; c'est précisément au duc d'Aiguillon, accusé par les Etats d'avoir fait de la corvée un fardeau intolérable, qu'en est due la réforme: dès 1745, les paroisses avaient reçu la liberté de diviser les tâches au marc la livre de la capitation; par ordonnance du 5 novembre 1754, d'Aiguillon rendit obligatoire la répartition des tâches d'après les facultés des corvoyeurs et prescrivit de tenir compte, dans cette répartition, de la plus ou moins grande difficulté du travail, du plus ou moins grand éloignement des corvoyeurs⁷⁾. En 1758, dans la généralité de

1) VIGNON, op. cit., t. 3, p. 27.

2) DUPRÉ DE SAINT-MAUR, *Lettre d'un subdélégué de la généralité de Guyenne* . . . op. cit., p. 5 et sqq.

3) E. P. CLÉMENT, op. cit., p. 78. Une ordonnance du 1 janvier 1758 imposa de nouveau la corvée aux villes du Poitou.

4) Cf. LAFARGE, *L'agriculture en Limousin au XVIII^e siècle et l'intendance de Turgot*, Paris, 1902, in-8^o.

5) J. LETACONNOUX, *Le régime de la corvée en Bretagne* . . . p. 35.

6) LAFARGE, op. cit. Voy. encore Arch. Nat. F¹⁴ 708, Mémoire et projet de lettres patentes pour le canal du Berri, par MARIVETZ, 1771: la ville de Bourges «n'a pas été plus à l'abri de ces vives poursuites pour les corvées, malgré ses privilèges et exemptions . . .».

7) J. LETACONNOUX, *Le Régime de la corvée en Bretagne* . . . p. 36. Pour la Lorraine, voy. P. BOYÉ, op. cit., p. 72.

Caen, Orceau de Fontette suivit cet exemple et rendit la corvée proportionnelle à la taille¹⁾. Dans d'autres provinces, la répartition suivant les forces des paroisses subsista longtemps; en Guyenne, elle ne disparut qu'en 1776. La répartition au marc la livre de la taille ou de la capitation diminua l'injustice de la corvée, en dégrévante les pauvres: en Guyenne, la tâche d'un journalier capitée à vingt sous ne représenta plus qu'une charge de sept à huit sous, au lieu de neuf à dix livres²⁾. Les autres améliorations de la corvée portèrent sur la réduction des journées de travail, qui varièrent de huit à douze jours, sur la distance, ramenée à deux lieues, au delà desquelles les paroisses ne purent être réquisitionnées³⁾. Malgré tout, la corvée resta une charge très lourde. En 1753, l'ingénieur en chef de Bretagne évaluait le nombre des corvoyeurs à 225 000⁴⁾; dans la généralité de Bordeaux, entre 1743 et 1774, chaque année, pendant huit jours, la corvée emploie 117 676 corvoyeurs, 62 032 paires de bœufs ou de vaches, 3292 bêtes de somme, 650 chevaux; dans la même période, les ouvrages faits par corvée représentent une valeur de 16 588 147 livres, tandis que les travaux à prix d'argent ne montent qu'à 1 088 280 livres⁵⁾. Cette lourde charge retombait

1) *Lettre de M. de Fontette, intendant de Caen . . . op. cit., p. 24.* En Poitou, la corvée est améliorée par l'ordonnance de l'intendant du 1 janvier 1758 (E. P. CLÉMENT, *La corvée en Poitou . . . op. cit., pp. 74—77*).

2) *Lettre d'un subdélégué de la généralité de Guyenne . . . op. cit., pp. 5—9.*

3) Cf. les ouvrages déjà cités de VIGNON, E. P. CLÉMENT, HUYENNE.

4) J. LETACONNOUX, *op. cit., p. 29.*

5) En 1774, dans la même généralité, en estimant la journée de travail à six sous, la corvée représentait une valeur de 741 414 livres (VIGNON, *op. cit., t. 2, Appendice, pp. 340—342*). — Dans le Bugey, la corvée, à la fin du XVIII^e siècle, valait au moins 24 à 30 000 livres par an (Arch. Nat. F¹⁰ III, Ain 4. Deuxième session du conseil du département de l'Ain, séance du 16 novembre 1790, f^o 63 et sqq.). — Dans le Berry, les corvoyeurs fournissaient, chaque année, 120 000 journées de manœuvres et 96 000 journées de voitures, soit une valeur de 624 000 livres (NECKER, *Traité de l'Administration des finances de la France*, Paris, 1785, t. 2, p. 230). En Bretagne, l'intendant estime les travaux faits par corvée, en 1781, à 1 075 599 livres; en 1789, GOHIER, dans son *Mémoire pour le Tiers Etat de Bretagne*, déclare que la corvée est un impôt de près de 2 000 000 livres (J. LETACONNOUX, *op. cit.,*

presque toute sur les paysans et le plus souvent sur les paysans pauvres. De nombreuses exemptions accordées aux propriétaires de certains offices et charges¹⁾ permettaient aux paysans aisés de s'en affranchir; les répartiteurs des tâches se rendaient souvent coupables de complaisance ou de vénalité; quand Orceau de Fontette examina les listes de corvoyeurs, il s'aperçut qu'elles répartissaient les tâches injustement; mais «le mal était encore plus grand dans l'exécution, écrit-il; ceux qui n'avaient pas réussi à obtenir de moi des exemptions mal fondées, les obtenaient du piqueur par crédit ou par argent; le pauvre obligé d'obéir, au lieu de travailler, mendiait son pain, le riche pour diminuer sa corvée, au lieu d'avoir comme auparavant un grand nombre de chevaux pour en faire commerce, en retranchait même sur ce qui lui était nécessaire pour l'exploitation de son bien»²⁾.

p. 59). — Dans la généralité de Tours, il y avait annuellement 150 000 à 200 000 corvoyeurs; de 1745 à 1773, il fut exécuté pour 13 534 004 livres de travaux par corvée; en 1773, il en fut fait pour 1 800 000 livres (F. DUMAS, *La généralité de Tours au XVIII^e siècle, l'administration de l'intendant du Cluzel (1766–1783)*, Paris, 1894, in-8^o, pp. 57–61). — Dans la généralité d'Orléans, après la suppression de la corvée en nature, en 1787, on dut établir une imposition de 583 000 livres environ (Arch. Nat. F¹C III, Loiret 5, Procès-verbal des séances du conseil du département du Loiret, 3^e session . . . séance du 14 décembre 1791, f^o 90). — Dans la généralité de Caen, en 1789, la prestation des chemins fut fixée à 631 027 livres (Id. F¹C III, Manche 5, Procès-verbal de la session de l'assemblée du conseil du département de la Manche, séance du 12 décembre 1790, f^o 111). — Dans la généralité de Rouen, les travaux de corvée représentaient en 1775, 443 912 livres et en 1786, 672 651 livres; en 1777, ils occupaient 37 000 journaliers et 25 000 chevaux pendant 7 jours (DE BEAUREPAIRE, *Les ponts-et-chaussées dans la généralité de Rouen avant 1789*, Rouen, 1883, in-8^o, p. 25).

1) Les exemptions étaient ou totales ou personnelles, c'est-à-dire qu'elles déchargeaient les bénéficiaires de toute obligation ou qu'elles les dispensaient seulement de remplir personnellement leur tâche, les autorisant à se faire remplacer. Voy. dans J. LETACONNOUX, op. cit., pp. 65–75, une liste des exemptions totales et personnelles en Bretagne.

2) *Lettre de M. de Fontette, intendant de Caen* . . . op. cit., p. 11. Sur l'injuste répartition des tâches, les dérogations aux règlements, les abus des employés des ponts-et-chaussées, voy. J. LETACONNOUX, op. cit. pp. 77–91; F. DUMAS, *La généralité de Tours au XVIII^e siècle* . . . , op. cit., pp. 55–74. — La corvée, «toujours plus forte que ne le demande le besoin auquel elle

D'après Durival, les corvées mettaient le pauvre au dessous de l'animal domestique, car «le maître qui fait travailler son âne et son cheval les nourrit»¹⁾. Le subdélégué de Guyenne reconnaît «que ces routes . . ., n'ayant été pendant longtemps construites qu'au prix de l'espèce d'épargne que la classe la plus indigente était forcée de faire sur sa propre subsistance, ne sont véritablement cimentées que par les sueurs et les larmes des malheureux»²⁾. Gohier compare le corvoyeur à un forçat qu'on traîne sur la voie publique et parle avec indignation des «milliers de cultivateurs impitoyablement condamnés à ferrer un chemin sur lequel ils ne marchent que pieds nus»³⁾. Faut-il s'étonner si ces malheureux n'ont pas toujours été dociles, s'ils ont parfois exercé des violences sur les piqueurs, s'ils sont allés jusqu'au refus individuel ou collectif de la corvée⁴⁾? L'auteur anonyme qui, en 1777, prétend avoir vu «des ateliers de 7 à 800 hommes, conduits par un seul homme . . . travailler avec une gaité et une ardeur, qui n'auroit pas été plus grande, s'ils avoient été payés bien chers»⁵⁾, n'est

doit pouvoir . . ., par sa nature ne saurait être répartie avec égalité» (*Mémoires sur la vie, l'administration et les ouvrages de M. Turgot dans Œuvres de Turgot* ed. 1811, t. I, p. 73).

1) P. BOYÉ, op. cit., p. 59.

2) *Lettre d'un subdélégué de la généralité de Guyenne* . . . p. 6.

3) GOHIER, *Mémoire pour le Tiers-Etat de Bretagne*, 1789, in-8°, pp. 105—106. — Le procureur général syndic du département de la Charente-Inférieure dit de même, en 1791: «On n'arrachera plus sans ménagement et sans pitié un père à ses enfants qui n'attendent de subsistance que de sa journée, un fils à une mère, dont il était l'unique soutien, un laboureur à sa charrue pour les envoyer à 3 lieues de leur domicile sur des ateliers où ils ne trouvoient pour tout aliment que l'unique morceau de pain qu'ils étoient réduits à enlever à leur famille pour leur triste existence» (Arch. Nat. FIC III, Charente-Inférieure 8, Procès-verbal de la session du conseil du département, séance du 16 novembre 1791, f° 36). — Les administrateurs du département des Hautes-Alpes constatent aussi que la corvée, «cette prestation odieuse pesait principalement sur le cultivateur . . .» (*Compte que rendent les administrateurs du directoire du département des Hautes-Alpes des fonds mis à leur disposition depuis le 2 août 1790*, Gap, 1792, in-4°, p. 31).

4) Cf. J. LETACONNOUX, op. cit., pp. 44—48.

5) *De l'importance et de la nécessité des chemins publics en France* . . . op. cit.

pas croyable. De l'inertie, de la négligence des corvoyeurs, les employés des ponts-et-chaussées n'ont cessé de se plaindre; ils ont été impuissants à vaincre leur mauvais vouloir; les travaux par corvée se font lentement et «avec peu de soin»¹⁾; «plus j'ai donné de soins et d'attentions pour rétablir le bon ordre dans la manutention des corvées, avoue l'intendant de Caen, et plus j'en ai reconnu l'impossibilité et les inconvénients funestes pour le roi et pour la province»²⁾. Devant cette impuissance à améliorer la corvée, on songea à la supprimer ou plutôt à lui substituer une contribution en argent. Dès 1757, Orceau de Fontette projeta de remplacer, dans la généralité de Caen, la corvée par un impôt; mais il craignit que l'impôt ne fût affecté à un autre usage et que la corvée ne fût rétablie; cette «sage réflexion»³⁾ lui fit renoncer à son projet. Toutefois, par ordonnance du 10 mars 1758, il décida que les tâches seraient proportionnelles à la taille des paroisses et que celles-ci seraient libres de les remplir elles-mêmes ou de les faire faire à prix d'argent, à raison de cinq sous par livre de leur taille totale⁴⁾. Dans la généralité de Tours⁵⁾, du Cluzel, en Lorraine, la

1) J. LETACONNOUX, op. cit., pp. 43—44. Les contemporains sont unanimes à reconnaître la lenteur et les mal-façons des corvoyeurs. Le travail des corvées «est infiniment plus mauvais et coûte infiniment plus cher». Dans le Limousin, Turgot acheva, à prix d'argent, les routes de Paris à Toulouse par Limoges, de Paris à Bordeaux par Angoulême «ouvertes depuis 89 ans par la corvée et aussi peu avancées qu'au commencement; car l'ouvrage avait été si constamment mal fait par les corvoyeurs qu'une partie avait toujours été détruite avant que l'autre fût achevée . . .» (*Mémoires sur la vie . . . de Turgot . . .* op. cit., *Œuvres*, t. I, pp. 74 et 83).

2) *Lettre de M. de Fontette, intendant de Caen . . .* op. cit., p. 14.

3) Etant donné les besoins d'argent et les procédés fiscaux du gouvernement, cette crainte était légitime. Elle était d'ailleurs partagée par beaucoup d'administrateurs: «la crainte que le gouvernement ne détournât à un autre usage les fonds destinés aux chemins était la seule objection au projet de les faire à prix d'argent, qui ne fût malheureusement pas absurde, et la seule qui eût empêché M. Trudaine, alors chargé de cette administration, de prendre depuis longtemps ce parti . . .» (*Mémoires sur la vie . . . de M. Turgot . . .* op. cit., *Œuvres*, t. I, p. 76).

4) Id. *ibid.* pp. 15—16, 24—26.

5) F. DUMAS, *La généralité de Tours au XVIII^e siècle . . .* op. cit., p. 60.

Galaizière¹⁾ accordèrent la même liberté aux corvoyeurs, avec l'autorisation du Contrôleur général Terray favorable au rachat facultatif dans des cas exceptionnels, mais hostile à la conversion de la corvée en impôt²⁾. Dans la généralité de Limoges, Turgot avait fait œuvre plus radicale; entre 1762 et 1764, il avait proposé aux paroisses de mettre leurs tâches en adjudication et de leur accorder, dans la répartition des impôts, «une modération... égale à la valeur de la somme qu'elles auraient payée pour les chemins»; en 1764, «l'opération, complètement et généralement exécutée», avait abouti à la suppression de la corvée³⁾. Quand il fut devenu contrôleur général, Turgot voulut étendre l'opération à toute la France; en 1775, il suspendit les travaux par corvée et imposa les frais de réparation des routes sur les généralités; en février 1776, il supprima officiellement la corvée. Cette suppression fut mal accueillie: les parlements et les privilégiés protestèrent⁴⁾; souvent aussi les corvoyeurs eux-mêmes réclamèrent. Si dans quelques régions, la mise en adjudication des tâches parut avantageuse⁵⁾, dans d'autres, les communautés, faute d'argent, la repoussèrent; en 1787, l'Assemblée provinciale de Lorraine déclarera qu'il est inhumain de demander aux malheureux corvoyeurs l'argent, qu'ils n'ont pas, et de refuser les bras, qu'ils offrent⁶⁾. Aussi Turgot était à peine sorti du Contrôle

1) P. BOYÉ, *Les travaux publics et le régime des corvées en Lorraine*, op. cit., p. 69.

2) Cf. F. DUMAS (p. 60) et P. BOYÉ (p. 69), op. cit. Lettres de Terray aux intendants en 1770.

3) *Mémoires sur la vie... de M. Turgot*, op. cit. *Œuvres*, t. I, pp. 73—83.

4) Id. *ibid.*, pp. 79—82. L'auteur remarque justement que la réforme de Turgot dans le Limousin avait été «généralement louée», parce qu'elle n'avait pas touché aux intérêts des privilégiés. L'édit de février 1776 ne fut si critiqué que parce qu'il assujettissait la noblesse à la contribution représentative de la corvée.

5) En Limousin notamment. — Dans la généralité de Caen, quand Orceau de Fontette eut accordé aux paroisses, en 1758, la faculté de racheter la corvée, 639, c'est-à-dire plus des deux tiers, consentirent à «l'abonnement» et les plus solvables des paroissiens firent les avances aux entrepreneurs (*Lettre de M. de Fontette... op. cit.*, pp. 25—26).

6) P. BOYÉ, op. cit., pp. 72—73. En Lorraine, les paroisses ne profitèrent pas pour le dixième de la faculté qui leur était offerte; en 1777, 240 seule-

général, que son successeur, de Clugny, rétablissait la corvée, par l'ordonnance du 11 août 1776; toutefois il ordonna de rendre la corvée proportionnelle à la taille ou à toute autre imposition et de laisser aux paroisses la faculté d'adjuger leurs tâches. L'ordonnance du 11 août 1776 ne reçut pas partout son exécution. En 1784, Dupré de Saint-Maur remarquait que si les 4/5èmes du royaume avaient abandonné l'ancienne corvée, répartie également entre tous les corvoyeurs, quelques provinces l'avaient conservée. Dans les sept généralités d'Orléans, de Châlons, de Metz, de Soissons, de Clermont, de Grenoble, de Dijon (la Bresse et le Bugey excepté), l'ancien régime de la corvée subsistait¹⁾; treize généralités, Alençon, Amiens, Bayonne, Besançon, Bordeaux, Caen, Lyon, Moulins, Poitiers, Rennes, la Rochelle, Rouen et Tours, tenant compte des facultés des contribuables, répartissaient la corvée, soit entre les paroisses, soit entre les corvoyeurs de chaque paroisse, au marc la livre des impositions; dans la généralité de Caen, toutes les tâches étaient faites à prix d'argent; dans les autres, une partie de la corvée s'acquittait encore en nature; dans les généralités de Nancy, d'Auch et de Perpignan, seule la part de chaque corvoyeur était fixée suivant ses facultés, la tâche globale de chaque paroisse restait déterminée d'après ses forces; quelques provinces enfin n'avaient pas rétabli la corvée en nature: le Limousin, le Languedoc, le Berry, la Flandre et l'Artois, l'Alsace, la Provence, la généralité de Montauban, la

ment sur 2400 votèrent pour la contribution en argent (id. *ibid.*, pp. 69—71). Cf. aussi: Arch. Nat. F¹C III, Basses-Pyrénées 6. Délibérations de la session du département. Rapport sur les travaux publics, séance du 30 novembre 1791, f^o 43 — Le rachat en principe semblait pourtant bien avantageux. En 1784, l'intendant de Guyenne le démontre ainsi: pour 13 paroisses par exemple, la corvée en nature, fournie pendant 12 jours par an, représente une valeur de 31 128 livres; le rachat sur le pied du tiers de la taille et impositions accessoires ne monterait qu'à 7023 livres pour ces mêmes paroisses et abaisserait la moyenne des journées de travail à 2 jours deux tiers (*Mémoire important sur l'administration des corvées dans la généralité de Guyenne . . .* par DUPRÉ DE SAINT-MAUR, Paris, 1784, in-4^o, p. 55.)

1) Dans les généralités de Paris et de Valenciennes, où la corvée de bras était remplacée par des fonds particuliers, la corvée de voitures continua d'être répartie suivant les forces des corvoyeurs.

Bresse et le Bugey, avec les pays de Gex et de Dombes assureraient la confection et l'entretien des chemins au moyen d'une imposition¹). Telle était la diversité du régime des corvées, quand de Calonne, en 1786, ordonna l'essai, pendant trois ans, de leur conversion en une contribution pécuniaire et quand l'édit du 27 juin 1787 les supprima définitivement. Cette suppression, qui ne fut pas générale, puisque l'édit de juin 1787 ne fut pas appliqué en Bretagne²), entraîna quelquefois d'ailleurs de nouveaux abus, dont souffrirent ceux qu'elle prétendait soulager. D'après les cahiers du bailliage de la Rochelle, les pierres extraites, cassées et toisées sur les routes par les paroisses furent enlevées par les adjudicataires, sans que les corvoyeurs en fussent indemnisés; les formalités des adjudications furent violées; «à la publicité des offres et des marchés, on substitua la clandestinité la plus suspecte»³). L'état des routes, loin de s'améliorer, empira; l'argent manqua pour suppléer aux prestations des corvoyeurs. «Depuis 1788, déclare le procureur général syndic de la Charente-Inférieure, les routes ont été en partie abandonnées»; on n'a fait que très peu ou point de réparations; «par la suppression de l'impôt de la corvée, on a été réduit à la nécessité impérieuse de se restreindre aux entretiens les plus urgents pour 1789 et 1790 . . .»⁴).

1) *Mémoire important sur l'administration des corvées dans la généralité de Guyenne* . . . op. cit., p. 5, note 2; *Lettre d'un subdélégué de la généralité de Guyenne* . . . op. cit., p. 18; Arch. Nat. FIC III, Aveyron 6, Procès-verbal de la session du conseil du département de l'Aveyron, séance du 3 novembre 1790, f° 18 et sqq.; cf. aussi les ouvrages cités de F. DUMAS, P. BOYÉ, E. P. CLÉMENT, J. LETACONNOUX.

2) J. LETACONNOUX, op. cit., pp. 103—106.

3) Arch. Nat. FIC III, Charente-Inférieure 8, Procès-verbal de la session du conseil du département . . . *en Tourin*, Rapport du bureau des travaux publics, f° 211.

4) Id. *ibid.* Séance du 16 novembre 1791, discours du procureur général syndic, f° 37. — Le département des Hautes-Alpes fait la même constatation: «On sait . . . que depuis que le gouvernement avait supprimé cette prestation odieuse . . . l'entretien des routes avait été entièrement négligé» (*Compte que rendent les administrateurs du directoire du département des Hautes-Alpes des fonds mis à leur disposition depuis le 2 août 1790*, Gap, 1792,

Si la corvée a subsisté si longtemps, malgré son injustice, ses abus, malgré ses nombreux inconvénients, c'est qu'elle fut, pour l'Ancien-Régime, un moyen commode de construire des routes, le seul moyen même, faute de ressources pécuniaires suffisantes pour la remplacer avec avantage. C'est à elle que l'on doit la plupart des routes du XVIII^e siècle¹). Le développement du réseau routier date en effet en France de la seconde moitié du XVIII^e siècle seulement. Avant 1750, on ne cite guère que la Lorraine, la Franche-Comté et la généralité de Montauban comme ayant des «communications traitées, quoiqu'à la manière de ce temps»²). Après 1750, grâce à l'introduction de la corvée, les intendants donnèrent aux travaux publics une très vive impulsion. En Bretagne notamment, le réseau routier se développa rapidement: en 1757, il comptait à peine 380 lieues; en 1769, il atteignait 801, en 1789, 950 lieues³). Sans doute il ne suivit

in-4^o, p. 31). Dans le Jura, l'entretien des routes «a été totalement abandonné depuis 1786» (Arch. Nat. F¹⁰ III, Jura 6, Extrait des procès-verbaux des séances du conseil du département du Jura, séance du 13 novembre 1790, f^o 11). — Si l'on en croit le *Rapport du bureau des travaux publics de la Charente-Inférieure*, cité plus haut, les adjudicataires s'acquittèrent très mal de leurs obligations et leurs ouvrages les plus mal faits furent facilement acceptés, tandis qu'avant 1788, on multipliait les prétextes pour refuser les travaux faits par corvée. — Dans certaines provinces même, l'imposition représentative de la corvée ne fut pas faite: la Guyenne, en 1791, «depuis trois ans entiers n'avoit rien imposé pour ses travaux publics...» (Arch. Nat. F¹⁰ III, Haute-Garonne 8, Extrait du procès-verbal de la session du département de la Haute-Garonne de l'année 1791, f^o 25, et *Rapport fait au directoire du département de la Gironde sur les contributions décrétées par l'Assemblée Nationale pour l'année 1791*, Bordeaux, 1791, in-fol., p. 5).

1) «C'est au système des corvées que l'empire français doit le précieux avantage» d'être mieux pourvu de routes «que tous les autres de l'Europe, quoiqu'on ait calomnié sans cesse cet utile système; il est évident que sans lui, la France n'aurait encore point de chemins...» (Arch. Nat. F¹⁴ 1206, *Mémoire sur la possibilité... de joindre l'Océan à la Méditerranée... en rendant flottables ou navigables les principales rivières... de Lorraine et de Barrois... janvier 1785*).

2) Cf. P. BOYÉ et S. E. HYENNE, op. cit.; [LECREULX,] *Mémoire sur la construction des chemins publics et les moyens de les exécuter... En France, 1782*, in4^o.

3) J. LETACONNOUX, op. cit., p. 16.

pas la même progression dans toutes les généralités, mais, en 1784, plusieurs de celles-ci comptaient plus de 500 lieues de routes, telles la Lorraine, la Franche-Comté, la Bourgogne, les généralités d'Auch, de Paris¹⁾. En 1788, il pouvait y avoir, en France, 12 000 lieues de routes à l'entretien, à peu près autant étaient tracées ou en construction²⁾. Si l'on examine une carte routière de cette époque³⁾, on remarquera que les grandes villes étaient reliées entre elles et avec Paris, que le réseau fondamental de la France était constitué. La loi du 24 fructidor an V divisa les routes en trois classes d'après leur direction : or si 28 routes, de Paris aux frontières, mesuraient 15 000 kilomètres, si 97 routes, soit 17 000 kilomètres, allaient d'une frontière à une autre, sans passer par Paris, de nombreux chemins de ville à ville s'étendaient sur 20 000 kilomètres.

II

Des voies d'eau.

Le réseau fluvial ne se développa pas aussi rapidement. Dans la première moitié du siècle, la navigation intérieure fut très négligée; les routes retenaient toute l'attention des

1) Cf. P. BOYÉ, op. cit., p. 73; S. E. HYENNE, op. cit., p. 291 et sqq., p. 379; VIGNON, op. cit., t. 2, Appendice; ANTOINE, *Navigations de la Bourgogne ou Mémoires et projets pour augmenter et établir la navigation sur les rivières du duché de Bourgogne*, Amsterdam, 1774, in-4°, p. 180. L'Auvergne n'en comptait que 300 lieues (LEGRAND, *Voyage fait en 1787—1788 dans la ci-devant haute et basse Auvergne . . .* Paris, an III, 3 vol., in-8°, p. 230).

2) Il est difficile de connaître avec certitude l'étendue du réseau routier à la fin du XVIII^e siècle. MARIVETZ (*Système général . . . des navigations . . . de l'intérieur de la France . . .*, Paris, 1788, in-8°, Avant-propos, p. 4) parle de 12 000 lieues à l'entretien; le ministre Roland supposait 29 120 632 toises ouvertes, soit moins de 10 000 lieues, dont le tiers non fini (*Conseil des Cinq Cents. Rapport fait au nom de la commission des finances* par DEFERMON, 9 vendémiaire an V, p. 13). — On trouvera des renseignements plus précis pour quelques départements dans les Procès-verbaux des sessions des conseils des départements, tenues en 1790 et 1791, manuscrits ou publiés, et dans les *statistiques* des quelques départements publiées par les préfets en l'an IX et en l'an X.

3) Par exemple celle de *l'Itinéraire complet de la France, ou tableau*

intendants¹⁾; la nature des travaux de navigation, travaux d'art avant tout, ne permettait pas l'emploi des corvées pour suppléer au manque d'argent. C'est parce que le gouvernement manquait de ressources, qu'on laissa aux riverains le soin d'entretenir les rivières; c'est pour cette même raison qu'on appliqua aux canaux entrepris le régime des concessions: les canaux furent en effet abandonnés, en toute propriété, à une personne ou à une société d'actionnaires que l'État aida à les construire, mais qui se chargèrent, moyennant un droit de péage, de les entretenir²⁾; le canal de Picardie fut la propriété d'un sieur Crozat³⁾, ceux d'Orléans et du Loing de la maison d'Orléans⁴⁾, celui du Languedoc de Riquet et de ses descendants⁵⁾. Le gouvernement négligea

général de toutes les routes et chemins de traverse de ce royaume, auquel on a joint l'itinéraire des Pays-Bas et la direction des routes aux villes capitales des royaumes voisins de la France, Paris, 1788, 2 vol., in-8°.

1) Cf. notamment: Arch. Nat. F¹⁴ 1187, Mémoire concernant l'utilité et la nécessité qu'il y a de rendre les rivières navigables, par CHEVALINES DE LA GIBOUDIÈRE, 30 juin 1717.

2) Voy., à titre d'exemple, la permission accordée au sieur de Bourgneuf, en novembre 1676, de rendre navigable et flottable une partie de la Marne, de la Seine et de l'Aube. De Bourgneuf aura le monopole des transports par eau pendant 20 ans; au bout de ce délai, ceux qui voudront entreprendre des transports paieront à de Bourgneuf les droits suivants: 15 sous par muid de vin, 1 sou par setier de blé, 7 livres par cent toises de solives, 30 sous par chaque cent de bois à brûler, 6 sous par cent de fagots . . . etc., plus 1 sou par toise de chaque bateau, à toutes les écluses. Les rivières améliorées deviennent un fief soumis à la coutume de la vicomté de Paris; de Bourgneuf en reçoit la haute, moyenne et basse justice jusqu'à une distance de 3 perches de chaque côté des rivières; il pourra y établir «un lieutenant, un procureur de seigneurie et autres officiers jugeant jusqu'à 20 livres . . .» (Arch. Nat. O¹ 20, f^o 377—382). Cf. encore *les lettres patentes sur arrest qui accordent au Sr Bourroul et associés permission et privilège de construire deux canaux de navigation en Languedoc, 22 juillet 1755* (Arch. Nat. F¹⁴ 706).

3) Arch. Nat. F¹³ 1513. Lettres patentes qui accordent au sieur Crozat le don . . . du canal de Picardie, 4 juin 1732.

4) *Conseil des Cinq Cents. Rapport sur l'état de situation des canaux de navigation d'Orléans et de Loing par GUYTON*, 5 vendémiaire an V, Paris, an V, in-8°.

5) Id. *Rapport fait au nom d'une commission chargée d'examiner l'état de situation des canaux de navigation*, par GUYTON, 13 thermidor an IV, Vierteljahrscr. f. Social- u. Wirtschaftsgeschichte. VII.

tellement les voies d'eau qu'il les laissa d'abord en dehors de l'organisation des ponts-et-chaussées; sans doute, il s'occupa toujours des levées et turcies de la Loire, dont les inondations étaient si dangereuses, mais le service des turcies, créé par Colbert, resta indépendant des ponts-et-chaussées; les fonds en furent fournis par les droits de boîte et une imposition sur les cinq généralités de Tours, de Bourges, d'Orléans, de Moulins et de Riom¹⁾. A partir de 1740, l'Etat, s'emble-t-il, affecta un fonds annuel à l'étude ou à la construction de canaux ainsi qu'à l'entretien des canaux déjà construits; toutefois ce fonds resta distinct du fonds des ponts-et-chaussées²⁾. Des impositions particulières continuèrent, dans chaque généralité, d'être employées à la navigation locale³⁾. C'est dans le dernier quart du siècle seulement que l'Etat se préoccupa sérieusement et régulièrement de la navigation intérieure, qu'il l'envisagea comme un service public. Les fonds assignés pour les canaux de Picardie, de Bourgogne,

pp. 12—13; *Histoire du canal du Languedoc . . . par les descendants de Pierre-Paul Riquet de Bonrepos*, Paris, 1805, in-8°, pp. 148 et sqq., 236 et sqq.

1) VIGNON, op. cit., t. 2, pp. 17—19, 83 et sqq., 150 et 190.

2) C'est VIGNON qui l'avance; mais ce fait est contestable. En tout cas ce fond ne paraît pas avoir été employé.

3) Le 13 juin 1765, par exemple, un arrêt ordonnait une imposition de 600 000 livres, pendant cinq ans, sur la Guyenne, pour rendre l'Isle navigable à deux lieues au dessus de Périgueux; par arrêt du 8 août 1770, cette imposition fut prorogée (Arch. Nat. F¹⁴ 1204, lettre de Bertin à Trudaine, octobre 1770, et lettre d'Esmangart au Contrôleur général du 27 novembre 1770). — Dans la même généralité, l'intendant déclare, en 1776, que, pour l'entretien des rivières de la Garonne, de la Dordogne, de la Baïse, du Lot, de la Vézère, on imposait par an 30 000 livres anciennement, 10 000 livres seulement depuis quelques années. Dans la généralité d'Auch, on imposait, chaque année, 10 000 livres pour l'entretien de l'Adour, du Gave et de la Nive (Arch. Nat. F¹⁴ 1204, lettre au Contrôleur général du 3 février 1776). — Ces impositions furent quelquefois d'ailleurs détournées de leur première destination pour être affectées aux chemins. C'est ce qui arriva pour la crue de sel de 5 sous par minot levée dans tous les greniers des petites gabelles fournies en sels de la Méditerranée, créée en 1723, prorogée dans les baux des gabelles en 1738 et 1786, destinée en principe aux réparations de l'embouchure du Rhône, mais qui fut surtout utilisée pour les chemins du Languedoc (Arch. Nat. F¹⁴ 1209, Mémoire des consuls et communauté d'Arles en Provence au Contrôleur général, [1788]).

la navigation de la Charente et autres ouvrages analogues furent fixés, en 1774 et 1775, à 419873 livres par an et imposés au marc la livre de la capitation sur toutes les généralités de pays d'élections et pays conquis; le 1 août 1775, par arrêt du Conseil, ce fonds fut porté à 800 000 livres par an en y réunissant les impositions particulières supportées pour de pareils travaux par les généralités d'Auch, de Bordeaux, de Lyon et de Montauban et il fut compris dans le brevet général des impositions pour les ponts-et-chaussées¹). Il est vrai que la navigation intérieure ne profita pas aussitôt de cette augmentation qui fut versée au trésor royal. Ce n'est qu'en 1785, que le contrôleur général, ayant augmenté indistinctement les fonds des ponts-et-chaussées, lui attribua la totalité des 800 000 livres²).

1) MARIVETZ, *Système général des navigations de l'intérieur de la France* . . . op. cit., p. 247. — L'intendant de Bordeaux protesta contre la suppression des impositions particulières, qui le mettait, disait-il, dans l'impossibilité de continuer les travaux de l'Isle et d'améliorer les autres rivières de sa généralité (Arch. Nat. F¹⁴ 1204, lettre au Contrôleur général du 3 février 1776). Le Contrôleur général lui répondit que l'imposition établie en 1765 pour les travaux de l'Isle était comprise dans le fonds des 800 000 livres et qu'il ferait en sorte de faire participer la Guyenne à ce fonds (id. lettre à l'intendant de Clugny, du 15 mars 1776). En 1775, Turgot chargea d'Alembert, l'abbé Bossut et Condorcet de recherches théoriques et expérimentales sur les canaux et leur confia le titre d'inspecteurs généraux de la navigation intérieure. La même année, il créa une chaire d'hydrodynamique, à Paris, dont le titulaire fut l'abbé BOSSUT (*Mémoires sur la vie . . . de Turgot*, op. cit., pp. 326, 327; Lettre de Turgot à l'abbé Bossut, 1 octobre 1775, dans HENRY, *Correspondance inédite de Condorcet et de Turgot, 1770—1779*. Paris, 1883, in-8^o).

2) Arch. Nat. F¹⁴ 566. Mémoire pour la navigation . . . octobre 1783. — Ces 800 000 livres furent ainsi réparties entre les généralités: Amiens, pour la navigation de la basse Somme, 10 000 livres; Lyon pour celle de l'Azergues, 12 000; Limoges pour celle de la Charente, 110 000; Bordeaux, pour celle de la Garonne, 21 000; Montauban, pour celle de la Garonne, 36 000; Auch, pour celle de la Garonne, 37 400; Montpellier, pour celle de la Garonne, 5 000; Rouen, pour les quais de son port, 51 198; Caen, pour celle de l'Orne, 20 000; Metz, pour celle de la Moselle, 30 000; Besançon, pour celle du Doubs, 100 000; Lorraine, pour celle de la Sarre, 6 000; canal de Picardie pour appointements conservés . . . au sieur de Lyonne en entretien de l'ancien canal, 16 000; canal de Bourgogne, 200 000; imposition particulière à la

Ce qui frappe dans l'histoire des voies d'eau, c'est le souci très net des voies d'intérêt général. De nombreux projets sans doute sont relatifs à une rivière déterminée, aux rivières d'une seule province, comme les « Navigations intérieures » de Bretagne, des Trois-Evêchés, du Berry, de la Bourgogne, du Poitou¹⁾; mais beaucoup aussi comportent l'établissement de canaux de jonction entre les différentes rivières. On se préoccupe non seulement de relier les différents points d'une même province, mais encore de relier celle-ci à la France entière et aux pays environnants. C'est cette préoccupation qui dicte notamment à Andrieu de Bilistein son *Essai de navigation lorraine, traitée relativement à la politique, au militaire, au commerce intérieur et extérieur, à la marine et aux colonies de la France . . . par lequel plan on établit la jonction de la Méditerranée à l'Océan par le centre du royaume et par la capitale et ensuite la communication entre ces deux mers et la Mer Noire par la Lorraine, l'Alsace . . .*²⁾. Le souci de créer un réseau navigable non interrompu, un « Système général »³⁾ de navigation intérieure française fut si vif qu'on

généralité de Bordeaux qui n'entre point dans l'état du Roi et appliquée à la navigation de l'Isle et à celle des rivières autres que la Garonne, 90 000; fonds en réserve . . . pour les cas imprévus, 55 402.

1) Abbé BOSSUT, *Rapport sur la navigation intérieure de la Bretagne*, Paris, 1786, in-4°; DE COULOMB, *La navigation intérieure de Bretagne*, Paris, 1785, in-4°; *le Précis des opérations relatives à la navigation intérieure de Bretagne*, Rennes, 1785, in fol.; *Mémoires concernant la navigation des rivières de la province des Trois-Evêchés et le commerce de la ville de Metz*, Metz, 1773, in-4°; DE CHAROST, *Mémoire sur la navigation intérieure du Berri*, s. l. 1781, in-4°; Arch. Nat. F¹⁴ 1191, *Mémoire sur la navigation intérieure du Poitou*, par LAPEYRE, 1 mai 1785; ANTOINE, *Navigation de la Bourgogne, ou Mémoires et projets pour augmenter et établir la navigation sur les rivières du duché de Bourgogne*, op. cit.

2) Amsterdam, 1764, petit in-8°.

3) Cf. livre déjà cité de MARIVETZ ET GOUSSIER, dont le titre complet est: *Système général, physique et économique, des navigations naturelles et artificielles de l'intérieur de la France et de leur coordination avec les routes de terre*. — Cf. aussi GRIVEL, *Théorie de l'éducation . . .* Paris, 1783, 2^e édit., 3 vol., in-12°; GRIVEL s'est appliqué « à trouver un débouché commun à toutes les provinces de la France par le centre du royaume »; il a conçu le projet d'un canal, « quelque chose comme le canal de la Chine qui

s'efforça beaucoup plus de réunir les rivières par des canaux de jonction que d'améliorer la navigabilité de ces rivières; il arriva souvent, selon un fonctionnaire de Napoléon I^{er}, «que par trop de précipitation on avait adopté l'ouverture des canaux sans avoir examiné si à leur point de jonction les rivières étaient navigables, ou si elles l'étaient dans tous les temps de l'année»¹⁾. Si l'on excepte la Loire, la Somme et les rivières du Nord²⁾, on a peu fait pour la navigation naturelle; de loin en loin, on entreprenait quelques travaux sur les autres rivières; mais le plus souvent ces travaux insuffisants traînaient en longueur ou ne s'achevaient pas³⁾; ils ont eu pourtant quelques résultats, au

en traversant cet empire en joint toutes les parties»; le grand canal de France mettrait toutes les provinces en relations directes . . . (t. II, pp. 412—421).

1) COURTIN, *Travaux des Ponts-et-chaussées depuis 1800 ou Tableau des constructions neuves faites sous le règne de Napoléon I^{er}* . . . Paris, 1812, in-8°. — «Avant d'ouvrir des canaux dans l'intérieur du royaume, il paraît plus essentiel d'entretenir ceux que la nature nous a procurés, sans lesquels ces premiers deviennent inutiles . . .» (Arch. Nat. F¹⁴ 544. Mémoire sur la navigation de la Seine où on expose les difficultés que cette navigation éprouve et la nécessité d'y apporter un prompt remède . . . s. d. s. n. [postérieur à 1768]).

2) Voy. DUMAS, *La généralité de Tours au XVIII^e siècle* . . . op. cit., pp. 248—260; *La Loire navigable au XVIII^e siècle* dans *l'Anjou historique*, 1901—1902, t. 2, pp. 97—98; COURTIN, *Travaux des Ponts-et-chaussées depuis 1800* . . . p. 192. On trouvera dans le *Mémoire sur la navigation des rivières*, par VAUBAN (*Mémoires des intendants sur l'état des généralités dressés pour l'instruction du duc de Bourgogne*. T. I, *Mémoire de la généralité de Paris*, publié par DE BOISLISLE, Paris 1881, pp. 399—414), un tableau d'ensemble de l'état des rivières françaises, à la fin du XVII^e siècle.

3) Les réparations commencées sur les rives du Rhône à Valence, en 1784, ont été abandonnées, faute de moyens . . . (Arch. Nat. F¹⁴ 1209, les maire et échevins de Valence à M. de La Millière, 27 août 1789); Cf. aussi (id. *ibid.*): Mémoire des consuls et communauté d'Arles au Contrôleur général [1788], lettre des mêmes au même du 15 février 1788, lettre des maire et échevins de Marseille au Contrôleur général du 14 mars 1788. — Pour l'Adour, cf. id. FIC III, Landes 5, Procès-verbal de la I^{ère} session du conseil général du département des Landes, séance du 25 novembre 1790, f^o 24. Pour la Dordogne, cf. BOMBAL, *La haute Dordogne et ses gabariers* dans *Bul. de la Soc. des lettres, sciences et arts de la Corrèze* (Tulle), t. 22, pp. 460—470; t. 23, p. 77 et sq.

moins sur l'Isle, sur la Charente, sur la Vilaine¹). Plus souvent encore on se bornait à faire des devis de réparations, à projeter des travaux, qu'on ne réalisait pas. Pendant près de deux siècles par exemple, Albi demanda qu'on rendit le Tarn navigable de Gaillac à Albi; de nombreux projets furent successivement proposés en 1615, 1645, 1665, 1700, 1716; en 1732, des lettres patentes autorisèrent un sieur Bourroul et ses associés à aménager le Tarn de Gaillac à Saint-Juéry; le comte de Maillebois offrit de se charger de l'entreprise; des lettres patentes du roi la lui accordèrent, mais n'ayant pu sans doute trouver d'actionnaires, il céda sa concession, en 1770, à la province du Languedoc; la même année, M. de Solages sollicita cette concession; ce fut seulement le 11 janvier 1787, que, sur le rapport de leur ingénieur en chef, les Etats du Languedoc décidèrent enfin de commencer les travaux; l'arrêt du Conseil du 4 avril 1788 les autorisa à emprunter 200 000 livres, celui du 14 mars 1788 leur assura 20 000 livres sur le fonds des indemnités ordinaires; l'emprunt ne fut pas fait, mais la remise de 20 000 livres fut renouvelée en 1789 et 1790 et les Etats de 1788 y ajoutèrent 10 000 livres provenant d'une autre remise accordée par le roi sur l'imposition

1) Pour l'Isle, cf. Arch. Nat. F¹⁴ 1204, Mémoire abrégé concernant l'avantage de rendre l'Isle navigable de Coutras à Périgueux [1764] et correspondance échangée entre le Contrôleur général et l'intendant de Bordeaux en 1770 et 1776. En 1776, 9 écluses ont été construites et la navigabilité a été poussée de Coutras à Mussidan (id. l'intendant de Bordeaux au Contrôleur général, 3 février 1776). — Pour la Vilaine, cf. BOURDAIS, *La navigation intérieure en Bretagne depuis le Moyen-Age jusqu'à nos jours, les projets de canalisation proposés et mis à l'essai du XVI^e siècle au XIX^e siècle* (Mémoire encore manuscrit dont l'analyse a paru dans *Annales de Bretagne*, avril 1908, t. 23, pp. 335—342). De 1784 à 1789, on ouvrit des canaux, on enleva des hauts fonds, on construisit 6 écluses et plusieurs déversoirs, un chemin de halage. Des bateaux de 15 à 16 tonneaux purent remonter de Redon à Rennes, tandis qu'avant la rivière n'était accessible de Redon à Messac qu'aux bateaux de 6 à 8 tonneaux; le voyage tomba de 10 à 12 jours à 2 ou 3 seulement (Arch. Nat. F¹⁴ 656, Adresse du département d'Ille-et-Vilaine à l'Assemblée Nationale, février 1791). Pour la Charente, cf. [DIGARD DE KERGUETTE], *Mémoire et plan du cours de la Charente*, Rochefort, 1773, in-4^o; *Mémoires sur . . . la vie de Turgot . . .* op. cit., pp. 325—326. — Sur toutes ces rivières, cf. aussi VIGNON, op. cit., t. 2.

du brevet militaire¹⁾. Aussi, loin d'avoir fait des progrès sensibles, il semble que la navigabilité des rivières françaises ait souvent diminué. Dans toutes les provinces, prétend-on, en 1781, il y a des rivières, qui ont été navigables et qui ne le sont

1) BOURROUL, *Projet de navigation des rivières de la Vère et du Tarn*, Paris, 1752, in-4^o; Arch. Nat. F¹⁴ 706, Lettres patentes sur arrest qui accordent au sieur Bourroul . . . permission de construire deux canaux de navigation en Languedoc, 22 juillet 1755; id. F¹⁴ 1213, Mémoire à M. le Contrôleur général sur la navigation du Tarn, par M. de Solages, 1785; Mémoire de la municipalité d'Albi à l'Assemblée nationale [1791].

Beaucoup d'autres rivières ont provoqué des projets d'amélioration; entre autres: *L'Aube*: cf. *Lettres, Mémoires et instructions de Colbert*, t. 4, pp. 412—422. — *L'Aveyron*: cf. Note sur la navigation de l'Aveyron, 6 juillet 1789 (Arch. Nat. F¹⁴ 1187). — Le *Blavet*: cf. Mémoire présenté aux Etats de Bretagne, en décembre 1780, par DE KERANGAL, maire de Pontivy (Arch. Nat. F¹⁴ 1188). Le premier projet d'amélioration de cette rivière remonte à 1650; de Kersauson le reprit en 1748 et 1765. — Le *Cher*: cf. DALPHONSE, *Mémoire statistique de l'Indre*, Paris, an XII, in-fol., p. 19. — La *Claise* et la *Creuse*: cf. Procès-verbal de la session du conseil du département d'Indre et Loire . . . session de novembre—décembre 1790 . . . f^o 201 (Arch. Nat. F¹⁴ III, Indre-et-Loire 5); F. DUMAS, *La généralité de Tours* . . . op. cit., pp. 261—265. — Le *Doubs*: cf. Projet de rendre navigable le Doubs de Crissey à Besançon, 10 mai 1765 (Arch. Nat. F¹⁴ 1193). — Le *Loir*: cf. Mémoire pour la navigation du . . . Loir et même sa jonction avec l'Eure, par LOUIS JOUBERT DE VILLEMAREST, 1756 (Arch. Nat. F¹⁴ 708). — Le *Lot*: cf. Mémoire concernant la navigation du Lot [1785] (Arch. Nat. F¹⁴ 1204); GRANAT, *L'amélioration des voies navigables en Agenais au XVIII^e siècle*, dans *Revue de l'Agenais*, 1903, t. 28, pp. 27—35; *Lettres . . . de Colbert*, op. cit., t. 4, pp. 439, 441, 549, 558. — La *Marne*: cf. Sentence du prévôt des marchands de Paris . . . 30 mars 1787 (id. F¹⁴ 1205). Cette sentence ordonnait des réparations et pour y subvenir le paiement d'un droit par les bateliers. La rivière était divisée en trois parties, de S^t Dizier à Damery, de Damery à la Ferté-sous-Jouarre, de la Ferté à Paris; dans chacune de ces parties, on devait percevoir, en descendant, 20 sous par boutique à poissons, coche et bateau de 16 toises et au dessus, 10 sous par bateau de moins de 15 toises, 2 sous par bachot, 4 sous par train; en remontant, 6 sous par «courbes de chevaux billés sur les trains de bateaux ou coches». — Mémoire sur la navigation, les réparations de la Marne, [mars 1774] (id. F¹⁴ 1205); GRIGNON, *Mémoire sur la nécessité et la facilité de rendre la Marne navigable depuis S^t Dizier jusqu'au dessus de Joinville*, Amsterdam et Paris, 1770, in-12^o. — La *Mayenne*: cf. Ampliation au sujet d'une requête des entrepreneurs généraux des voitures de sel sur les rivières de Maine, Sarthe et Loir, 31 mai 1724 et lettre de M. de Pomereu

plus¹⁾. Cette décadence est attestée pour de grandes rivières comme la Seine par de nombreux témoignages. Au début du XVII^e siècle, des bateaux remontaient jusqu'à Bar-sur-Seine; au début du XVIII^e siècle, ils s'arrêtaient à Troyes; l'hiver de 1709 causa de graves dommages, jamais réparés; en 1765, la compagnie Richard entreprit de rétablir la navigation de la rivière jusqu'à Méry; elle y réussit; en 1782, un sieur Leriche provoqua une visite officielle de la rivière: les ingénieurs conclurent à la possibilité de la rendre praticable jusqu'à Bar-sur-Seine, mais

au Contrôleur général, 24 août 1729 (Arch. Nat. F¹⁴ 1198); lettre de Bourgeois, ingénieur en chef de la Mayenne, à M. de La Millière, 18 mai 1792 (id. F¹⁴ 566). — La *Meuse* et la *Moselle*: cf. *Mémoire dans lequel on indique la manière dont on désireroit que fut traitée la question proposée par le concours de l'année 1772, par l'Académie de Metz, concernant les obstacles physiques qui gênent la navigation des rivières de la province des Trois-Evêchés, principalement ceux de la Moselle, lu en la séance ordinaire de la société royale du lundi 6 avril 1772*, Metz, s. d. in-16^o; *Mémoire sur la navigation*, octobre 1785 (id. F¹⁴ 566); *Observations relatives à la navigation de la Meuse depuis Saint Mihiel jusqu'à Monthermé* [avril 1786] (id. F¹⁴ 1206). — L'*Orne*: cf. BOURROUL, *Mémoire instructif touchant le projet de navigation de la rivière d'Orne depuis Argentan jusqu'à son embouchure dans la mer, au dessous de . . . Caen*, Caen, 1750, in-4^o; *Mémoire sur la rivière d'Orne*, 1763 (Arch. Nat. F¹⁴ 142B). — L'*Oust*: cf. *Navigation de la rivière d'Oust de Malestroit à Redon*, 21 juin 1788 (Arch. Nat. F¹⁴ 1187). — La *Sarthe*: cf. *Mémoire sur un projet de rendre la Sarthe navigable depuis Malicorne jusqu'au Mans*, par l'ingénieur en chef de la généralité de Tours, 1768 (id. F¹⁴ 181), et TRIGER, *Etudes sur la navigation de la Sarthe avant 1789*, dans la *Loire Navigable*, t. V, 1900, pp. 20—21. — La *Sarre*: cf. *Mémoire sur la navigation de la Sarre depuis sa source jusqu'à son embouchure . . .* 27 août 1785 (id. F¹⁴ 1211). — La *Vienne*: cf. *Trois Mémoires ou observations présentés au Conseil d'Etat du roi sur le projet proposé par M. de la Guéronnière pour la construction d'un canal en Poitou depuis Chabanais jusqu'à Châtellerault*, Paris, 1724. — L'*Yonne*: cf. VIGNON, *Etudes historiques sur la navigation de la rivière de l'Yonne*, dans *An. des Ponts-et-chaussées*, 1851, 1^{er} semestre, p. 334 et sqq.; MAX QUANTIN, *Histoire de la rivière d'Yonne*, dans *Bul. de la Soc. des sciences de l'Yonne*, 1885, t. 39 et 1897, t. 51.

1) Arch. Nat. F¹⁴ 1195. *Mémoire sur la navigation*. Ce mémoire, qui n'est ni signé, ni daté, doit être d'Allemand, le conservateur général de la navigation de la Garonne, et avoir été écrit en février 1781. En tout cas il s'inspire sans aucun doute du livre d'Allemand, *Traité des péages et plan d'administration de la navigation intérieure*, Paris, 1779, in-4^o.

le gouvernement ne voulut pas se charger de l'exécution; deux compagnies privées essayèrent en vain de se former; en 1788, Leriche traitait encore avec une compagnie, présidée par le chevalier de Libin, pour obtenir le privilège d'entreprendre cette navigation¹⁾. En Lorraine, la navigation dépérit si vite que le port de Nancy, qui, affermé, rapportait 2000 livres dans le premier tiers du XVIII^e siècle, n'en rapportait plus que 930, trente ans plus tard²⁾. A la fin du siècle, l'Aube était navigable jusqu'à Arcis seulement, la Marne jusqu'à Saint-Dizier, l'Aisne jusqu'à Pontavert, le plus souvent jusqu'à Soissons, l'Oise jusqu'à Chauny, l'Eure jusqu'à Mery près Pacy, l'Yonne jusqu'à Clamecy³⁾, la Loire jusqu'à Saint-Rambert, la Vienne jusqu'à Châtellerault; le Clain, qui l'avait été jusqu'à Poitiers, n'était guère plus accessible; le Loir jusqu'à la Flèche, quelquefois jusqu'au Lude et non plus comme dans la première moitié du siècle jusqu'à la Chapelle-aux-Choux, la Mayenne jusqu'à Laval, la Sarthe jusqu'à Malicorne et non plus jusqu'au Mans; la Sèvre jusqu'à Niort⁴⁾; la Charente jusqu'à

1) GROSLEY, *Navigation de la Seine jusqu'à Troyes et au dessus de cette ville dans Mémoire historique et critique pour l'histoire de Troyes*, Paris, 1774; LERICHE, *Avis aux spéculateurs patriotes ou Mémoire pour l'établissement d'une nouvelle navigation sur la rivière de Seine*, Paris, 1787, in-8°, pp. II et sqq., 36 à 38; Arch. Nat. F¹⁴ 530, Lettre de Leriche à Perronet, 16 mai 1788; BRUSLÉ, *Tableau statistique du département de l'Aube*, Paris, an X, in-8°, pp. 36—37. — D'après le Mémoire d'Allemand, de février 1781 (Arch. Nat. F¹⁴ 1195. Mémoire sur la navigation, op. cit), la navigabilité de la Seine aurait diminué de 25 lieues en 70 ans. — Cf. aussi FELIX FONTAINE, *La navigation de la Haute-Seine dans les temps modernes* (*Mém. Soc. Acad. de l'Aube*, t. XII, 1898, p. 296).

2) P. BOYÉ, op. cit., pp. 82—85.

3) Arch. Nat. F¹⁴ 530, Procès-verbal de visite de l'Aube par l'ingénieur en chef du département de l'Aube, 9 octobre 1793; BRUSLÉ, *Tableau statistique du département de l'Aube*, op. cit., pp. 36—37; DAUCHY, *Statistique du département de l'Aisne*, Paris, an X, in-8°, pp. 35—40; CHEVARD, *Description statistique du département d'Eure-et-Loir*, Chartres, an X, in-8, p. 74; LERICHE, *Avis aux spéculateurs patriotes* . . . op. cit., p. 19.

4) Arch. Nat. F¹² 1512¹, Liste des droits qui se perçoivent sur la Loire depuis son embouchure jusqu'à S^t Rambert, 1787; GRIVEL, *Théorie de l'éducation*, op. cit., t. 2, pp. 412—421; COCHON, *Description générale du département de la Vienne*, Paris, an X, in-8°, pp. 80—81; Arch. Nat. F¹⁴ 1191,

Angoulême environ ¹⁾; l'Orne de Caen à la mer ²⁾, la Vilaine jusqu'à Cesson, un peu au dessus de Rennes ³⁾; la Garonne de Cazères à la mer, la Baïse depuis Nérac, l'Isle de Libourne à Mussidan, la Vézère de son confluent à Montignac et même à Terrasson où remontaient les bateaux de sel, l'Ariège d'Auterive à la Garonne; le Lot n'était guère praticable au dessus de Cahors; l'Aveyron jusqu'à Négrepelisse; le Tarn jusqu'à Gaillac ⁴⁾; l'Adour jusqu'à Grenade; l'Aude n'était accessible qu'à Narbonne; le Rhône était à la rigueur navigable sur presque tout son cours français, mais au prix de bien des dangers; le Doubs l'était de Lyon à Crissey au dessous de Dôle, la Saône depuis Gray, l'Ain

Mémoire sur la navigation intérieure du Poitou par LAPEYRE, 1 mai 1785; id. F¹⁴ 708, Mémoire pour la navigation de la rivière du Loir et même sa jonction avec l'Eure . . . 1756; CHEVARD, *Description . . . d'Eure-et-Loir*, op. cit.; Arch. Nat. F¹⁴ 181, Mémoire sur le projet de rendre la Sarthe navigable depuis Malicorne jusqu'au Mans, 1768.

1) DELAISTRE, *Statistique du département de la Charente*, Paris, an X, in-8°, p. 9.

2) Arch. Nat. F¹⁴ 142B, Mémoire sur la rivière d'Orne, 1763. — La Touque et la Dive étaient quelquefois remontées, l'une jusqu'à Lisieux, l'autre jusqu'au dessus du pont de Saint-Sanson, par de petites barques chargées de charbon de terre, de cidre ou de bois (*Procès-verbal des séances de la deuxième session du Conseil général de l'Assemblée administrative du département du Calvados aux mois de novembre et décembre 1790*, Caen, 1790, in-4°, p. 125).

3) *Précis des opérations relatives à la navigation intérieure de Bretagne*, op. cit.; BOURDAIS, *La navigation intérieure en Bretagne depuis le Moyen-Age jusqu'à nos jours . . .* op. cit. — Les autres rivières bretonnes — sauf l'Oust canalisée de Malestroit à Redon (Arch. Nat. F¹⁴ 1187, Navigation de la rivière d'Oust de Malestroit à Redon, 21 juin 1788) — grossies par la marée, étaient remontées jusqu'aux petits ports situés près de leur embouchure.

4) Arch. Nat. F¹⁴ 1195, Mémoire de l'état actuel des rivières de Garonne, de l'Ariège et du Tarn, par LABORIE-PAILHERT, octobre 1771; id. 1204, l'intendant de Bordeaux au Contrôleur général, 3 février 1776; GRIVEL, *Théorie de l'éducation*, op. cit., t. II, pp. 412—421; Arch. Nat. F¹⁴ 1204, Mémoire concernant la navigation du Lot [1785]; ANTOINE, *Navigation de la Bourgogne . . .* op. cit., p. 199; id. F¹⁴ 1213, Mémoire à M. le Contrôleur général sur la navigation du Tarn, par M. DE SOLAGES, 1785 et MOITHEY, *Dictionnaire hydrographique de la France . . .*, Paris, 1787, in-8°, articles Adour, Aude, Aveyron, Baïse.

jusqu'au port de Thoirette, l'Isère de Grenoble au Rhône¹⁾, la Meuse de la frontière à Verdun²⁾, la Moselle jusqu'à Metz, la Somme jusqu'à Bray³⁾; les rivières du Nord, l'Aa, la Lys, la Scarpe avaient été canalisées⁴⁾.

Cette décadence de la navigation intérieure semble surtout avoir été causée par la négligence ou les abus des riverains. Tandis que les canaux étaient l'objet d'une surveillance spéciale, confiée à des juges conservateurs ou contrôleurs, à des gardes généraux et particuliers⁵⁾, la plupart de nos fleuves manquaient d'une

1) Arch. Nat. F¹⁴ 1193, Projet de rendre navigable le Doubs de Crissey à Besançon . . . 10 mai 1765; id. F¹⁰ III, Jura 6, Extrait des procès-verbaux des séances du conseil du département du Jura, séance du 13 décembre 1790, f^o 61.

2) Arch. Nat. F¹⁴ 1206, Observations relatives à la navigation de la Meuse depuis Saint-Mihiel jusqu'à Monthermé [avril 1786].

3) MORTHEY, op. cit., articles Moselle et Somme.

4) COURTIN, *Travaux des Ponts-et-chaussées depuis 1800* . . . op. cit., p. 192. — Sur la navigation de quelques rivières de moindre importance comme le Layon, la Dive, la Claise, la Vère, la Seille, le Cher, voy.: sur le Layon et le canal de Monsieur, Arch. Nat. F¹⁴ 708, Canal de Monsieur, Rapport d'octobre 1781 et Notes diverses; sur la Claise et la Dive, F. DUMAS, op. cit., pp. 260—280; sur la Vère, Arch. Nat. F¹⁴ 706, Lettres patentes . . . qui accordent au S^r Bourroul . . . permission de construire deux canaux de navigation en Languedoc, 22 juillet 1755 (projet d'un canal de Bruniquel à Cahuzac), et BOURROUL, *Projet de navigation des rivières de la Vère et du Tarn*, op. cit.; sur la Seille, Arch. Nat. F¹⁴ 159A, divers documents relatifs à un canal à ouvrir entre Marsal et Moyenvic, ordonné par arrêts du Conseil des 8 août et 11 novembre 1755; sur le Cher, Arch. Nat. F¹⁴ 708, Projet d'arrêt du Conseil présenté par Marivetz, juillet 1771 (projet d'un canal du Berry, de l'Allier au Cher, par Dun le Roi, Bourges, Mehun et Vierzon, — des projets analogues avaient déjà été émis en 1545, 1587, 1603, 1725).

5) Pour le canal du Languedoc, un tribunal de justice civile et criminelle assurait la conservation des ouvrages, la perception des droits, la sûreté de la navigation; les juges étaient nommés par les propriétaires du canal, ainsi que les 12 gardes, chargés de l'exécution des sentences. Cf. *Histoire du canal du Languedoc, rédigée . . . par les descendants de P. P. Riquet de Bonrepos*, op. cit., pp. 236 et sqq. — Voy. pour les canaux d'Orléans et du Loing, Arch. Nat. F¹⁴ 660, Rapport en forme de mémoire sur l'inspection faite par ordre de Monseigneur sur les canaux d'Orléans et de Loing au mois de mars 1791.

protection effective. L'ordonnance des eaux-et-forêts de 1669 n'avait pu vaincre l'inertie ou arrêter les empiètements des riverains¹⁾; à différentes reprises, le gouvernement dut faire des règlements particuliers pour plusieurs fleuves. La police de la Seine et de ses principaux affluents appartenait depuis longtemps au prévôt des marchands de Paris et l'inspection des rivières avait été donnée à l'architecte de cette ville²⁾. La police de la Loire et de ses affluents avait été pendant longtemps aux mains du corps des navigateurs et marchands de la Loire; l'arrêt du 13 mai 1773 la leur enleva et l'attribua à l'intendant de Tours; il y eut dès lors 7 équipages de mariniers baliseurs, un de Roanne à Nevers, un de Nevers à Orléans, un d'Orléans à Tours, deux de Tours aux frontières de Bretagne, un sur l'Allier, un sur le Cher³⁾. En 1733, la police de la Garonne avait été confiée à l'intendant d'Auch et en fait aux ingénieurs des ponts-et-chaussées, qui ne firent rien; le 17 juillet 1782, pour mettre fin aux conflits de juridiction entre l'intendant d'Auch et ses collègues des généralités voisines, un arrêt du Conseil divisa le cours de la rivière en quatre départements répartis entre les quatre intendants de Bordeaux, d'Auch, du Languedoc et de Montauban. Ce même arrêt établit un Conservateur général de la navigation, assisté de cinq syndics et de cinq patrons jurés, au choix des intendants⁴⁾. Ce conservateur, un sieur Allemand, fut suspendu en 1784, sur les plaintes des Parlements de Bordeaux et de Toulouse qui lui reprochaient son attitude «despotique et militaire»⁵⁾. Ces règlements particuliers restèrent insuffisants; ce

1) Notamment les formalités de la juridiction des eaux et forêts et les frais qu'elles entraînaient rendaient les moyens judiciaires infructueux (Arch. Nat. F¹⁴ 1195, Lettre de Bertin à l'intendant de Bordeaux, 2 août 1764).

2) Arch. Nat. F¹⁴ 1195, Mémoire sur la navigation [par ALLEMAND, février 1781].

3) F. DUMAS, op. cit., pp. 249—260.

4) Arch. Nat. F¹⁴ 1195, Mémoire sur la navigation . . . op. cit., et Navigation de la Garonne [précis postérieur à août 1785]; ALLEMAND, *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*, Paris, 1785, in-4^o, pp. 47—49.

5) Arch. Nat. F¹⁴ 1195, Navigation de la Garonne; série de pièces relatives à cette destitution et à l'administration du sieur Allemand.

qui manqua, ce fut une administration uniforme, un corps d'officiers spécialistes, affectés à tous les fleuves et rivières, assimilés au corps des ponts-et-chaussées, comme l'avait proposé Allemand, en 1779 et 1785¹).

La navigation artificielle provoqua peut-être plus de projets, plus d'études encore que la navigation naturelle. La préoccupation dominante fut de réunir les grands fleuves et d'établir la communication entre l'Océan et la Méditerranée. On désirait la «jonction des deux mers» dans un double but économique et militaire, que rappellent constamment les auteurs de projets : sans doute, en énumérant les avantages de cette jonction, on insistait sur la nécessité de faciliter le commerce intérieur, d'ouvrir des débouchés à l'agriculture, mais on montrait aussi, combien il importait, pour la défense du royaume, de suppléer à l'absence ou de se soustraire au danger, en temps de guerre, des communications maritimes, en assurant le transport facile et prompt, du centre aux côtes, des bois de marine, des munitions de guerre et des vivres²). La première jonction fut réalisée par le canal du Languedoc. Mais dès 1665 et 1676, d'anciens projets de jonction par la Saône et la Loire d'une part, par la Saône et la Seine d'autre part, étaient repris; en 1688, un projet de jonction de la Saône et de la Loire par le Beaujolais fut examiné sur l'ordre du roi; l'ingénieur Regnault conclut à son exécution, mais la guerre d'Augsbourg empêcha de l'entreprendre. En 1696, Vauban chargea l'ingénieur Thomassin d'étudier à nouveau le problème de la jonction des deux mers; Thomassin, après avoir écarté, comme impossible, le projet de relier la Saône à la Seine, préconisa la jonction de la Saône et de la Loire par le canal de Longpendu. Cette fois encore, la guerre fit tout abandonner. Les projets se renouvelèrent rapidement dans la suite; la réunion de la Loire à la Seine par le canal de Briare et par

1) Dans ses deux livres, déjà cités, le *Traité des péages et plan d'administration de la navigation intérieure . . .* et le *Mémoire sur la navigation intérieure . . .* — On trouvera plus loin, Etat du réseau, quelques détails sur les entreprises des riverains.

2) Cf. notamment: Arch. Nat. F⁴⁴ 676, Prospectus du canal de jonction des deux mers par le Charolais, s. d. [1780].

le canal d'Orléans achevé en 1692¹⁾ facilitait les tentatives de jonction de la Saône et de la Loire; le chevalier Daudet, reprenant l'idée d'un canal du Beaujolais, proposa, en 1737, de construire un canal de Roanne à Lyon²⁾; en 1779, Perronet fut appelé à étudier une proposition semblable³⁾ qui n'aboutit pas. Les frères de Raguet Brancion qui, à partir de 1772, encouragés par le prince de Condé, cherchèrent cette jonction dans le Charolais, furent plus heureux: leur projet d'un canal du Charolais, appelé depuis canal du Centre, de Chalon à Digoin, reçut un commencement d'exécution⁴⁾. Malgré les critiques de Thomassin et de ceux qui jugeaient impossible la réunion de la Saône et de la Seine⁵⁾, de nombreux projets adoptèrent l'idée émise, dès 1676, par Riquet⁶⁾; en 1718, M. de la Jonchère, entre 1724 et 1727, Abeille, en 1729, M. Despinassy, en 1764, Thomas du Morey présentèrent des projets d'un canal de Bourgogne, dont l'examen fut demandé, en 1764, aux ingénieurs Perronet et Chézy. Sur avis favorable de ces ingénieurs, la construction d'un canal de Saint-Jean-de-Losne à Buisson par l'Ouche et l'Armançon fut décidée; les travaux, estimés à 22 000 000 de livres environ, à la charge, par moitié, du trésor royal et des Etats de Bour-

1) Une nouvelle réunion de la Seine et de la Loire fut proposée sous le nom de Canal de Cosne. Cf. ABEILLE, *Etat des avantages que produira le Canal de Cosne tant pour Paris que pour les provinces, en descendant les rivières d'Yonne et de Loire, dressé par les ordres de M. le duc d'Orléans, au mois d'août 1729*, Paris, 1740, in-fol.; L. MIROT, *Projets de jonction de la Loire et de l'Yonne. Le Canal de Cosne à Clamecy*, Paris, 1907, in-8°.

2) Arch. Nat. F¹⁴ 706, Mémoire pour la communication des mers ou canal de Lyon par le chevalier Daudet, ingénieur géographe du roi . . . 1737.

3) Id. Ibid. Observations sur le mémoire du marquis du Crest sur la possibilité d'un canal du Beaujolais, 10 août 1779.

4) Charles Antoine de Raguet Brancion, mestre de camp commandant du 5^e régiment d'état-major, et Pierre, Anne, Charles, capitaine du génie (Arch. Nat. F¹⁴ 676, lettres patentes de janvier 1783).

5) THOMASSIN, *Lettres sur les canaux proposés pour former la jonction des deux mers par la Bourgogne*, Dijon, 1726, in-8°.

6) Arch. Nat. F¹⁴ 706, Mémoire pour la communication des mers . . . par Daudet, op. cit.

gogne, commencèrent en 1777¹⁾. Depuis le début du XVIII^e siècle, on avait également songé à mettre la Méditerranée en communication avec la mer du Nord. Des études avaient été faites, en 1718, en vue de relier la Moselle et la Saône et des compagnies, en 1737, 1738, 1751, avaient proposé de construire un canal; en 1775, ces études furent reprises²⁾. En 1767, un sieur Girardin, curé de Rouvres, demanda la réunion de la Meuse à la Saône³⁾. Ce fut la jonction du Rhône au Rhin qui rencontra le plus de partisans et l'on résolut de l'amorcer en ouvrant un canal de la Saône au Doubs. Ce canal dit de Franche-Comté fut commencé en 1783, aux frais des Etats de Bourgogne et de la Franche-Comté⁴⁾. En même temps que la «jonction des deux mers», on poursuivit l'établissement d'un réseau navigable ininterrompu entre tous les fleuves français. Dans le Nord, le canal de Neuffossé, dont les plans avaient été dressés dès 1686, fut ouvert entre 1753 et 1786, reliant l'Aa à la Lys, déjà réunie elle-même à la Scarpe depuis 1693⁵⁾; depuis 1738, la navigation

1) DE LA JONCHÈRE, *Projet d'un canal de Bourgogne pour la communication des deux mers*, Dijon, 1718; ABEILLE, *Mémoire concernant le projet du canal de Bourgogne*, Dijon, 1727, in-fol.; [THOMAS DU MOREY,] *Mémoire sur le canal de Bourgogne qui a remporté le prix de l'Académie de Dijon*, Paris, 1764, in-8°; COURTIN, *Travaux des Ponts-et-chaussées depuis 1800* . . . op. cit., pp. 157—162; Arch. Nat. F¹⁴ 566, *Mémoire pour la navigation*, octobre 1785. — En 1783, les canaux du Charolais et de Bourgogne furent concédés aux Etats de Bourgogne, qui continuèrent les travaux à leurs frais (MARIVETZ, *Système général des navigations* . . . op. cit., p. 210 et sqq.).

2) P. BOYÉ, op. cit., p. 77 et sqq.

3) Arch. Nat. F¹⁴ 706, *Projet d'un commerce direct du Nord avec le Midi*, 25 avril 1767. — Cf. aussi: *Discours prononcé à la séance publique de l'Académie . . . d'Amiens, le 25 août 1782, par M. d'Agay . . . sur les avantages de la navigation intérieure, auquel on a joint la carte de communication de la . . . Méditerranée avec la mer du Nord, par le canal projeté en Bourgogne et par les canaux de Picardie*, Amiens, s. d. in-4°.

4) MARIVETZ, op. cit. et Arch. Nat. F¹⁰ III, Jura 7, *Tableau de la situation politique du département du Jura au 1 prairial an VII*. Cf. aussi COURTIN, op. cit., pp. 162—163.

5) VIGNON, op. cit., t. 2 et BLANCHARD, *La Flandre, Etude géographique de la plaine flamande en France, Belgique et Hollande*, Lille, 1906, in-8°, pp. 454 et sqq.

utilisait le canal Crozat, entre l'Oise et la Somme, de Chauny à Saint-Quentin¹⁾; les travaux du canal de Valenciennes à Courtrai, déjà très avancés en 1776, furent terminés, et des études préparatoires furent entreprises pour continuer ce canal jusqu'à Saint-Quentin²⁾, pour joindre l'Escaut à la Sambre et à l'Oise³⁾, l'Escaut à la Scarpe, de Bouchain à Douai⁴⁾. On envisagea aussi la jonction de la Sarre avec le Rhin, la Meuse et la Moselle⁵⁾, celle de la Meuse et de la Moselle, celle de la Meuse et de la Seine⁶⁾, celle du Loir et de l'Eure⁷⁾, celle de la Garonne et de l'Adour⁸⁾. En Bretagne, en 1783, les Etats, sous l'inspiration

1) DEMANGEON, *La Picardie et les régions voisines, Artois, Cambrésis, Beauvaisis*, Paris, 1905, in-8°, pp. 323 et sqq.

2) Arch. Nat. F¹⁴ 667, Lettre de Turgot à Trudaine, 29 janvier 1776 et COURTIN, op. cit., pp. 140—143.

3) En 1781—1782, le maréchal de Ségur fit dresser un projet de jonction (Arch. Nat. F¹⁴ 706, le maréchal de Ségur à M. de Calonne, 16 février 1784).

4) Par le moyen du canal de la Sensée (Arch. Nat. F¹⁴ 667, lettre de M. de Castries, 1 mars 1777, et lettre du département du Nord à M. de la Millière, 20 juillet 1791).

5) Arch. Nat. F¹⁴ 1211, Mémoire sur la navigation de la Sarre depuis sa source jusqu'à son embouchure dans la Moselle, sur sa jonction avec le Rhin supérieur à Strasbourg, avec la Moselle à Metz et avec la Meuse, 27 août 1785.

6) Arch. Nat. F¹⁴ 506, Mémoire sur la navigation, octobre 1785. Le point de jonction projeté entre la Moselle et la Meuse était Pagny. Le privilège d'un canal de Champagne entre la Meuse et la Seine avait été concédé au prince de Conti qui, en 1785, proposa de l'abandonner au roi; on estimait la construction de ce canal à 4 000 000 de livres. — Arch. Nat. F¹⁴ 706, Projet d'un canal de la Meuse à la Marne depuis Frébécourt jusqu'à Joinville, par l'ingénieur Pichon [1786]. — PAUL LAURENS, *Un projet de canal de la Meuse à l'Aisne (1786)* dans *Revue historique ardennaise*, 1898, t. 5, pp. 98—105.

7) Arch. Nat. F¹⁴ 708, Mémoire pour la navigation de la rivière du Loir et même sa jonction avec l'Eure par JOUBERT DE VILLEMAREST, 1756.

8) Id. F¹⁴ 706, Mémoire sur un projet de canal de la Garonne à l'Adour . . . 23 septembre 1782. Ce canal fut proposé par M. Charreton, avocat à Bordeaux, sous le nom de canal de Gascogne. En juillet, les corps de ville de Mezin, Nérac, Lisse, Castelnau d'Auzan . . . le patronnèrent. En 1790, on étudiait et discutait encore le projet (Id. *ibid.*, Rapport relatif aux projets d'un canal de jonction de la Garonne à l'Adour . . . 1790; id. F¹⁰ III, Lot-

de M. de Piré, qui avait repris le projet de M. de Kersauson¹⁾, firent étudier le tracé de canaux, destinés à unir la Vilaine à la Rance, à la Loire, au Blavet, à l'Aulne et à la Mayenne²⁾. L'Assemblée provinciale du Berry, tout en songeant à rendre le Cher navigable jusqu'à Saint-Amand, l'Indre jusqu'à la Châtre, la Creuse jusqu'à Argenton, l'Yèvre de Bourges à Vierzon, forma le dessein de construire deux canaux, qui reliaient Bourges l'un à la Loire et, par la Loire, la Seine et les canaux du Nord, à Paris, à Rouen, à la Picardie, aux Flandres, à la Hollande, l'autre à l'Allier et, par la Haute-Loire, à la Bourgogne, la Franche-Comté, l'Alsace, l'Allemagne, le Lyonnais, le Dauphiné, la Provence, la Méditerranée, l'Italie et peut-être à Bordeaux et à l'Espagne³⁾. Le système des canaux de Briare, d'Orléans, du Nivernais, du Charolais, de Bourgogne, de Franche-Comté, tout en préparant la jonction des mers, reliait entre eux le Rhône, le Rhin, la Loire et la Seine. Mais la Garonne restait isolée. Pour empêcher l'isolement de ce fleuve, on se préoccupa de le relier à la Loire et au Rhône; Marivetz, dans sa « Carte figurative des navigations naturelles, artificielles déjà existantes, de celles dont l'établissement est ordonné, de celles qui sont désirables pour compléter le système général de navigation intérieure », imagina en effet de joindre: d'une part, l'Allier au Cher, à la Dordogne et au canal du Languedoc, d'autre part l'Auron au Cher, à la Gartempe, à l'Isle et à la Dordogne, enfin de rattacher le premier de ces canaux à un troisième qui gagnerait le Rhône par l'Aveyron et la Cèze⁴⁾.

et-Garonne 5, Expédition du procès-verbal des séances de la 2^e session du conseil général du département du Lot-et-Garonne, f^os 58—59).

1) *Mémoire sur les canaux de Bretagne*, Rennes, 1748, in-8^o.

2) On trouvera le résultat de ces études dans DE COULOMB, *La navigation intérieure de la Bretagne*, Paris, 1783, in-4^o, et surtout dans le *Précis des opérations relatives à la navigation intérieure de Bretagne*, Rennes, 1785, in-fol. — Cf. aussi BOURDAIS, op. cit.

3) Cf. DALPHONSE, *Mémoire statistique du département de l'Indre*, op. cit., p. 19.

4) MARIVETZ, *Système général... des navigations...* op. cit. — L'Assemblée provinciale du Berry estimait aussi pouvoir réunir la Creuse à la Dordogne (cf. DALPHONSE, op. cit., p. 19).

De ce plan grandiose qu'a-t-on réalisé? à peu près 1000 kilomètres de canaux répartis entre les canaux de Briare, d'Orléans, du Charolais, de Bourgogne, de Luçon à la mer, d'Azergues, du Languedoc, de Crozat, de Neuffossé, de Douai à Lille et à Lens, de Dunkerque à Valenciennes, Calais et Cambrai¹⁾. En 1788, Marivetz estimait la longueur du réseau navigable, tant naturel qu'artificiel, à plus de 2000 lieues²⁾.

III

Etat des réseaux.

A ne considérer que les chiffres, on pourrait croire que la France possédait, à la fin du XVIII^e siècle, un réseau déjà remarquable de communications. Mais que valaient les 12000 lieues de routes, les 2000 lieues de voies d'eau de ce réseau? Les ingénieurs du XVIII^e siècle ont été d'une compétence professionnelle incontestable et l'art de construire les chemins se perfectionna rapidement après l'organisation du corps et de l'École des ponts-et-chaussées de France³⁾. Malheureuse-

1) Sur le canal d'Azergues, cf. Arch. Nat. F¹⁴ 1188, Rapport sur l'examen des devis . . . du bail d'entretien de la rivière d'Azergues, 1784. Le canal de Briare avait près de 100 kilomètres et 42 écluses; ceux d'Orléans et du Loing, 57 000 toises environ et 55 écluses; celui du Charolais, terminé en 1791, livré à la navigation dans l'hiver de 1793—1794, près de 100 kilomètres et 81 écluses; celui du Languedoc, 101 bassins d'écluse (*Statistique générale et particulière de la France et de ses colonies* . . . Paris, 1807, in-8°, t. 2, p. 421 et sqq.; *Conseil des Cinq Cents. Rapport fait au nom de la Commission chargée d'examiner l'état de situation des canaux de navigation*, par GUYTON, 13 thermidor an IV, p. 22; COURTIN, op. cit., pp. 181—190; MARC, *Deux documents sur la construction du canal du Centre* [1783—1785], dans *Mém. de la Soc. Eduenne*, 1898, nouv. série, t. 26, pp. 259—270; Arch. Nat. F¹⁷ 660, Rapport en forme de mémoire sur l'inspection faite . . . sur les canaux d'Orléans et du Loing, en mars 1791). — Sur la navigation du canal du Centre, cf. Arch. Nat. F¹⁴ 676, Etat du produit des droits de navigation du canal du Centre, an XI, et Etat général du mouvement des bateaux sur le canal du Centre pendant la navigation de l'an XI. Dès l'an II, on compta, sur ce canal, 468 bateaux, en l'an III, 1176, en l'an IV, 1606; en 10 ans, des ans I à X, 3521.

2) *Système général . . . des navigations* . . . op. cit. Avant-Propos, p. 4.

3) Cf. VIGNON, DEBAUVE, DES CILLEULS, op. cit. Cf. aussi COURTIN, op. cit., pp. 10—12.

ment ils ne purent empêcher les malfaçons des corvoyeurs, ni assurer le bon entretien des routes. Dans l'intervalle des corvées, ces larges routes¹⁾, parfois trop droites²⁾, se dégradèrent vite; les intendants, tel celui du Poitou, ordonnaient bien aux propriétaires riverains de réparer les petites dégradations pendant l'intervalle des corvées; ils n'étaient pas écoutés³⁾. Ce n'est qu'à la fin du siècle qu'ils songèrent à établir sur les routes des cantonniers, des «manœuvres stationnaires destinés à parcourir continuellement les routes . . .». Les Etats de Bourgogne avaient décidé, vers 1779, de répartir 12 cantonniers, sur la grand' route de Lyon à Paris, pendant la traversée du Mâconnais⁴⁾; quelques provinces suivirent leur exemple. Le 25 juillet 1785, Amelot en affecta 16 aux routes de poste de la Bresse, 6 à celles du pays de Gex, aux gages de 260 livres par an⁵⁾; en 1786, le Languedoc en installa de lieue en lieue sur la grande ligne de poste⁶⁾; dans la généralité de Soissons, on compta 115 cantonniers à 300 livres par an⁷⁾; dans la généralité de Châlons,

1) L'arrêt du Conseil du 3 mai 1720 avait fixé la largeur des routes royales à 60 pieds, non compris les fossés, celle des routes de ville à ville, à 36 pieds d'un fossé à l'autre — l'arrêt du 6 février 1776 distingua quatre sortes de routes et en fixa la largeur respective à 42, 36, 30 et 24 pieds.

2) On a beaucoup critiqué cette construction des routes en ligne droite, qui tenait peu de compte des accidents du terrain et entraînait des montées formidables. Sur les côtes des routes d'Auvergne, cf. LEGRAND, *Voyage fait en 1787 et 1788 dans la ci-devant haute et basse Auvergne* . . . op. cit., pp. 226—227.

3) CLÉMENT, *La corvée en Poitou* . . . op. cit., p. 83. Par ordonnance du 4 septembre 1762, M. de Blossac ordonnait aux riverains de combler, tous les huit jours, les «bourbiers, mares d'eau et trous», en bordure de leurs champs; le 8 mars 1770, il renouvelait cette ordonnance.

4) ALLEMAND, *Traité des péages* . . . op. cit., p. 125.

5) *Rapport contenant les détails principaux de la gestion du directoire du département de l'Ain jusqu'au 1 novembre 1790* . . . par RIBOUD . . . Bourg, 1790, in-4^o, pp. 75—76.

6) Arch. Nat. F¹C III, Gard 6, Procès-verbal de la session du département du Gard, en 1791, séance du 6 décembre, Mémoire sur les moyens d'améliorer l'entretien des chemins et les conditions des baux des ouvrages publics, par ANGRAVE, f^o 58.

7) *Procès-verbal des séances de l'administration du département de l'Aisne, année 1790, 2^eme session*, Laon, 1790, in-4^o, p. 211.

depuis avril 1788, les routes furent divisées en stations, d'étendue variable, et chaque station confiée à un chef stationnaire qui entretint à ses frais 12 cantonniers et qui répondit de l'état de la route¹⁾. Mal construites et mal entretenues, les routes étaient pour la plupart dans un état déplorable. Le Limousin²⁾ et le Languedoc passaient pour posséder les plus beaux chemins du royaume; cependant, en 1791, le tableau qu'on traçait des routes du Languedoc était loin d'être brillant³⁾. Dans certaines régions, comme dans le département des Landes, en 1790, sur 360 lieues de grandes routes, il n'y en avait pas 6 en bon état⁴⁾. Coupées de fondrières, de mares, empierrées de cailloux mal cassés, sur lesquels on ne pouvait passer, les routes, au lieu d'être entretenues par les propriétaires riverains, étaient, de

1) Arch. Nat. FIC III, Aube 2, Procès-verbal de l'assemblée du département de l'Aube, séance du 3 novembre 1790, Rapport du procureur général Beugnot, f^os 40 et 41. Ce régime ne donna pas de très bons résultats. Les chefs stationnaires, qui devaient donner 252 livres à chaque cantonnier et recevaient pour eux-mêmes le cinquième du montant des salaires de leurs cantonniers, étaient de véritables entrepreneurs — leur travail ne donna pas satisfaction. — Dans la généralité de Tours, du Cluzel, dès 1781, avait placé, sur la route d'Espagne, des journaliers stationnaires (F. DUMAS, op. cit., p. 71); après la suppression de la corvée en nature, ce furent les adjudicataires des travaux des routes qui durent entretenir des cantonniers. Ces cantonniers donnèrent lieu aussi à des plaintes (Arch. Nat. FIC III, Maine et Loire 5. Session du conseil général du département de Mayenne et Loire, séance du 12 décembre 1791, Rapport du bureau des ponts-et-chaussées, f^o 105).

2) TEXIER-OLIVIER, *Statistique générale de la France. Département de la Haute-Vienne*, Paris, 1808, in-4^o, pp. 521—522.

3) Arch. Nat. FIC III, Gard 6, Procès-verbal de la session du département du Gard, en 1791, Mémoire . . . par ANGRAVE, op. cit.

4) Id. FIC III, Landes 5, Procès-verbal de la 1^{re} session du conseil général du département des Landes, séance du 25 novembre 1790, f^o 21. — Dans le département de la Haute-Saône, toutes les routes avaient été mal construites (VERGNES, *Mémoire sur la statistique du département de la Haute-Saône*, Paris, an IX, in-8^o, pp. 18—19). — Dans le département de l'Indre, la meilleure route, la route d'Espagne par Orléans, Limoges et Toulouse, était, dans les quatre-cinquièmes de sa longueur, faite d'une « pierre calcaire qui se fuse aisément et se convertit en poussière et en boue » (DALPHONSE, *Statistique générale de la France, Mémoire statistique de l'Indre*, op. cit., p. 3).

la part de ces derniers, l'objet de dégradations incessantes. Le procureur général syndic de l'Aude résumait assez complètement les abus des riverains quand il se plaignait: «1^o de ce que les particuliers, dont les possessions aboutissent aux chemins, cherchent à les rétrécir pour donner un peu plus d'étendue à leurs possessions et de ce qu'ils pratiquent des passages dans les fossés pour y aboutir; 2^o de ce qu'ils font des dépôts de fumier, de bois, d'autres matériaux ou de décombres dans les gondoles, dans les fossés et sur les chemins . . .; 3^o de ce qu'on mène dans les fossés des cochons qui y commettent des affouillements, des haras et des troupeaux de moutons, qui trépignent les talus; 4^o de ce que les conducteurs des charrettes à bœufs affectent de passer sur les banquettes . . .; 5^o de ce que les cantonniers placés sur les routes pour veiller à leur conservation et les réparer, étant quelquefois insultés et menacés, n'osent point remplir, avec le même zèle, leurs fonctions»¹⁾. Aussi, presque partout, les routes étaient-elles impraticables pendant une bonne partie de l'année²⁾. En bien des endroits, la rareté ou même l'absence des ponts diminuait encore leur utilité: «il y a même des routes faites dans presque toutes les généralités, dont le public ne peut pas profiter, écrivait de La Lande, parce que les ponts ne sont pas encore faits, à cause de la dépense . . .»³⁾. En 1789, dans la Franche-Comté, il existait seulement 64 ponts importants, d'une ouverture d'au moins 20 mètres⁴⁾; il n'y en

1) Arch. Nat. F¹⁰ III, Aude 4², Procès-verbal de la session du conseil du département de l'Aude . . . séance du 12 décembre 1790, f^o 138. — Sur ces abus, cf. aussi J. LETACONNOUX, *Le Régime de la corvée en Bretagne* . . . pp. 109—111.

2) Sur l'état des routes, cf. Arch. Nat. F¹⁷ 1317A, Copie d'une lettre du préfet de la Vienne au ministre de l'intérieur, floréal an IX; A. DUPUY, *Etudes sur l'administration municipale en Bretagne, au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 257; J. LETACONNOUX, op. cit., pp. 107—109; *De l'importance et de la nécessité des chemins publics en France* . . . op. cit.

3) *Des canaux de navigation et spécialement du canal du Languedoc*, Paris, 1778, in-4^o, p. 420.

4) HYENNE, op. cit., p. 343. — Le pont de l'Isère, sur la route de Lyon, emporté par les eaux en 1778, n'avait pas été reconstruit; on l'avait remplacé par un bac (COLIN, *Observations sur la situation du département de la Drôme*, Paris, an IX, p. 40).

avait que 2 sur l'Allier, dans toute la traversée de la province d'Auvergne, aux deux extrémités de la province, à Pont-du-Château et à la Bajasse¹⁾; dans le département de l'Aisne, il n'y avait encore, en 1802, que très peu de ponts sur l'Aisne et il n'y en avait pas sur la Marne. Sans doute, sur les rivières, il y avait des bacs; dans le département du Doubs, par exemple il y en avait 23 sur le Doubs, 3 sur la Loire²⁾; dans celui de l'Ain, 1 sur la Chalaronne, à Montmerle, 2 sur la Veyle, à By et Jouhe, 5 sur l'Ain, à Granges, Bolozon, Pont-d'Ain, Varambon, 8 sur le Rhône, à Groslée, Vieu, Cordan, Pierre-Châtel, Ville-neuve, Loyettes, Saint-Vulbas, Miribel, 15 sur la Saône, à Thoisy, Trevoux, Saint-Bernard, Riottier, Beauregard, Rivière, France, Greslonge, Arciat, Asnières, Vésines et Porcelet³⁾; dans celui du Mont-Blanc, 1 sur l'Isère à Pan, 2 sur le Rhône, à la Balme et à Lucey⁴⁾; dans celui de l'Aisne, 10 sur l'Aisne et 5 à 6 sur la Marne⁵⁾. Toutefois les bacs étaient trop rares encore. D'ailleurs ils n'offraient qu'un passage lent et difficile, dangereux souvent, interrompu chaque année par les glaces ou les grandes eaux⁶⁾. Enfin le mauvais état de la vicinalité achevait de rendre le

1) LEGRAND, *Voyage fait en 1787 et 1788 dans la ci-devant haute et basse-Auvergne* . . . op. cit., p. 226. — «Nos routes trempées des sueurs des habitants, disent les administrateurs du département des Hautes-Alpes, étaient encore très imparfaites et impraticables en différentes parties, faute de ponts sur les rivières et ruisseaux sans nombre qui les coupent.» (*Compte que rendent les administrateurs . . . du département des Hautes-Alpes . . . des fonds mis à leur disposition depuis le 2 août 1790* . . . Gap, 1792, in-4, p. 31.) — DAUCHY, *Statistique . . . de l'Aisne*, op. cit., pp. 38—40.

2) J. DEBRY, *Statistique générale de la France. Mémoire statistique du département du Doubs*, Paris, an XII, in-fol., p. 9.

3) BOSSI, *Statistique générale de la France. Département de l'Ain*, Paris, 1808, in-4°, p. 675.

4) DE VERNEUHL, *Statistique générale de la France. Département du Mont-Blanc*, Paris, 1807, in-4°, p. 552.

5) DAUCHY, op. cit., pp. 38—40.

6) Tel le bac de Choisy sur la Seine (Arch. Nat. F¹² 1512², Mémoire sur le bac de Choisy, 1788. — Cf. encore J. LETACONNOUX, *Les subsistances et le commerce des céréales en Bretagne, au XVIII^e siècle*, 4^e partie, Conditions du commerce des grains, difficulté et lenteur des transports, dans *Travaux juridiques et économiques de l'Université de Rennes*, en cours de publication.

réseau routier presque inutile. Les chemins de traverse mal tracés, peu nombreux, étaient abandonnés aux soins exclusifs des propriétaires riverains; ceux-ci absorbés par la corvée des grands chemins négligèrent totalement de les entretenir. Sans cesse, des plaintes unanimes s'élevaient contre «la difficulté des chemins» où le paysan perdait son bétail et brisait ses voitures¹⁾. Dès 1756, Pinczon du Sel des Monts remarquait qu'en Bretagne les chemins ruraux étaient «si étroits qu'à peine un cheval chargé» y pouvait passer et que ceux où l'on passait étaient «impraticables au point qu'un bon cheval n'y pouvait souvent porter qu'une demi-charge . . . »²⁾. Malgré «les ordonnances les plus précises, les règlements les plus détaillés», malgré les coutumes, ces chemins ne s'améliorèrent pas: «aucun chemin de traverse n'a été ni réparé, ni entretenu», constataient en 1777, les lauréats de la société royale d'agriculture de Lyon³⁾. Dans la Gâtine, la moindre voiture ne pouvait rouler sans 4 paires de bœufs⁴⁾; en Normandie, Carentan et les paroisses environnantes ne pouvaient communiquer ensemble; deux paroisses distantes d'une lieue étaient en fait aussi éloignées que si elles avaient été à 12 ou 15 lieues l'une de l'autre⁵⁾. En hiver, il fallait renoncer à utiliser non seulement ces chemins, mais

1) JEAN DEBRY, *Statistique du département du Doubs*, op. cit., p. 27.

2) *Considérations sur le commerce de Bretagne*, Rennes, 1756, in-8, p. 87.

3) *Mémoires qui ont remporté les prix sur le sujet proposé par la société royale d'agriculture de Lyon pour les années 1776 et 1777: Démontrer les avantages qui résulteroient de la confection ou réparation des chemins de traverse autres que les grandes routes entretenues aux frais de Sa Majesté et indiquer les moyens les plus simples et les moins dispendieux de pourvoir à cet objet*, s. l. 1778, in-8^o, p. 80. — Tout à la fin du siècle, dans le Sancerrois tout au moins, des efforts furent faits pour entretenir ces chemins (LUÇAY, *Description du département du Cher*, Paris, an X, in-8^o, p. 57).

4) DUPIN, *Statistique générale de la France. Mémoire statistique du département des Deux-Sèvres*, Paris, an XII, in-fol., p. 138.

5) Le marché au blé se tenait à Marigny. Toutes les paroisses étaient obligées de s'y fournir. Pour éviter d'horribles chemins, elles devaient faire des détours considérables, au lieu de 2 ou 3 lieues, elles en faisaient 10 (Arch. Nat. F¹⁴ 142^B, Mémoire pour prouver au Contrôleur général la nécessité . . . de venir au secours de Carentan . . . par le redressement de la rivière de Taute . . . par la Bretonnière, 1775).

même les grandes routes; on s'imposait de longs détours, ou l'on passait sur les champs riverains¹⁾.

Dans l'ensemble, les communications par eau étaient peut-être moins faciles encore. Tout d'abord les canaux et la plupart des rivières navigables n'étaient pas accessibles toute l'année²⁾: sans parler de celles, qui ne pouvaient être remontées qu'au prix de longues difficultés, comme la Marne, le Rhône et la Loire³⁾, la Loire n'était navigable que pendant 7 à 8 mois au plus, le Cher pendant 3 mois⁴⁾, la Mayenne pendant 7 mois, de la mi-octobre à la mi-mai⁵⁾; la Marne ne l'était que d'octobre à mai⁶⁾; la Vienne cessait de l'être, pendant quelques mois, au

1) Sur les chemins de traverse, voy. par exemple: MARQUIS, *Statistique générale de la France. Mémoire statistique du département de la Meurthe*, Paris, an XIII, in-fol., p. 169; BOSSI, *Statistique . . . de l'Ain*, op. cit., p. 702; DEBRY, *Mémoire statistique . . . du Doubs*, op. cit., p. 27; MASSON SAINT-AMAND, *Statistique générale de la France, Mémoire statistique du département de l'Eure*, Paris, an XIII, in-fol., p. 20; DALPHONSE, *Mémoire statistique de l'Indre*, op. cit., p. 10; Arch. Nat. F²⁰ 7, Etats de situation des communautés de la généralité de Dijon, registre [1789] (dans presque toutes les communes on signale le mauvais état des chemins «finerots», notamment dans celles d'Allerey en Auxois, p. 27, d'Amareins, p. 46, d'Ambronay, p. 53, d'Arconcey, p. 154); FAUCHET, *Description abrégée du département du Var*, Paris, an IX, in-8°, pp. 6—8; Arch. Nat. F¹⁴ 708, Mémoire et projets de lettres patentes pour le canal du Berri, 1771, par MARIVETZ. — Sur les grandes routes, voy. J. LETACONNOUX, *Le Régime de la corvée en Bretagne . . .* op. cit., pp. 108—109; COCHON, *Description générale du département de la Vienne*, Paris, an X, in-8°, pp. 75—76.

2) Sur celles qui, comme la Sambre, étaient navigables toute l'année, la navigation n'allait pas sans difficultés (Arch. Nat. F¹⁴ 566, Navigation intérieure. Rapport et observations du préfet de Sambre et Meuse sur l'établissement d'un droit de navigation sur la Sambre . . . 16 vendémiaire an XI).

3) Arch. Nat. F¹⁴ 1205, Mémoire sur l'état actuel de la navigation et commerce de la Marne . . . 1766 et Mémoire sur la navigation et les réparations de la Marne [mars 1774]; Id. F¹² 1512¹, Mémoire pour les marchands et voituriers par eau de la haute Loire, 1786.

4) LUÇAY, *Description du département du Cher*, op. cit., p. 60.

5) Arch. Nat. F¹⁴ 1270, Lettre du maire de Laval au ministre de l'intérieur, 13 décembre 1811.

6) Id. F¹⁴ 1205, Inconvénients actuels de la navigation sur Marne, janvier 1786.

temps des basses eaux qui découvraient ses «gers»¹⁾; il était d'usage de fermer les canaux de Briare et d'Orléans pendant les 3 mois précédant la Toussaint, de la fin de juillet à la fin d'octobre; quand les glaces et les crues interrompaient toute navigation, pendant l'hiver, comme en 1784, ces canaux chômaient huit mois au lieu de trois²⁾. D'autre part, en tout temps, les obstacles, accumulés sur les berges ou dans le lit des rivières par la négligence ou les entreprises des riverains, rendaient la navigation pénible et dangereuse. De La Lande dénonçait ainsi les entreprises des riverains: «tantôt ce sont des pilotis et des ouvrages faits sur les rives pour se procurer des atterrissements fâcheux, tantôt des moulins dont les radiers ont été élevés à 3 ou 4 reprises pour se procurer des chutes d'eau plus considérables; ici des chemins de halage interceptés qui mettent dans un danger continuel les bateaux, les bateliers et les chevaux de tirage; là des plaines fertiles inondées par des retenues d'eau également nuisibles à la culture et à la navigation»³⁾. De La Lande n'exagérait rien. Vers 1770, on reprochait au chemin de halage de la Seine d'être trop bas, sur presque toute sa longueur, d'être totalement détruit de Suresnes à Saint-Cloud, de Saint-Denis à Argenteuil, aux environs de Conflans, Triel, Rangipont, le Goulet, des Andelys, de Saint-Pierre du Vauvray⁴⁾. Sur le Saulx, les propriétaires plantaient des arbres sur le chemin de halage et même dans le lit de la rivière⁵⁾. Sur le Lot, au dessus de Cahors, les usurpations des riverains avaient rétréci les chemins de halage au point «qu'à peine on pouvait y poser le pied»; les bords de la rivière étaient couverts d'arbres fort hauts et les

1) COCHON, *Description générale . . . de la Vienne*, op. cit., pp. 80—81. On appelait «gers» les barres ou les bas fonds du lit de la Vienne.

2) Arch. Nat. F¹⁴ 660, Mémoire des propriétaires du canal de Briare, 1784; *Rapport sur l'extension du canal national du département de la Nièvre*, Nevers, an II, in-4^o, p. 21 (Arch. Nat. F¹² 1515).

3) *Des canaux de navigation . . .* op. cit., p. 423.

4) Arch. Nat. F¹⁴ 544, Mémoire sur la navigation de la Seine, s. d. mais postérieur à 1768.

5) Id. F¹⁴ 1205, Ordonnance de police du prévôt des marchands de Paris, 1 décembre 1769.

mariniers étaient souvent obligés de passer leur corde d'un arbre à l'autre¹). En 1782, sur la Garonne, la suppression du chemin «sur la majeure partie du cours du fleuve obligeait à tout instant le malheureux haleur à se mettre dans l'eau et la boue jusqu'à la ceinture dans la saison la plus rigoureuse et à se faire jour à travers des fourrés de saules et de buissons souvent mouillés, couverts de neige . . . »²); pour cette raison, les bateliers, qui employaient des bœufs pour le halage, se servaient de bœufs hauts sur jambes et les paysans des bords de la Garonne appelaient «mariniers» les bœufs qui avaient peu de ventre³). Plus entreprenants encore étaient les propriétaires de pêcheries et de moulins. Différents seigneurs, s'arrogeant des droits sur la Dordogne, avaient permis à plusieurs particuliers, moyennant redevance, de construire de nombreuses pêcheries. En 1769, un sieur Dumont s'emparait d'un banc de gravier en formation au milieu de la rivière, y construisait des digues, malgré les défenses de l'intendant; en 1770, la ville de Bazeille dénonçait des abus analogues qui menaçaient de détruire son port sur la Garonne⁴). Les propriétaires des nombreux moulins, élevés sur les bords des rivières, ou posés sur nef au milieu des fleuves, tantôt bouchaient les passelis, aux basses eaux, et interrompaient la navigation pendant 3 ou 4 mois⁵); tantôt, pour se procurer une plus forte chute d'eau, ils édifiaient des pertuis, dont le passage était périlleux; sur la Marne, de Paris à Châlons, on comptait 16 pertuis de ce genre⁶). Le mauvais état des ponts, des

1) Id. F¹⁴ 1204, Mémoire concernant la navigation du Lot [1785].

2) ALLEMAND, *Mémoire sur la navigation intérieure* . . . op. cit., pp. 47—49, cf. aussi Arch. Nat. F¹⁴ 1204, Ordonnance des officiers des eaux et forêts de Guyenne, 23 janvier 1772.

3) GALABERT, *Note sur le commerce par eau dans le Montalbanais* (*Bul. de la Soc. du Tarn-et-Garonne*, 1902, t. 30, p. 282).

4) Arch. Nat. F¹⁴ 1195, Mémoire sur un placet de M. Poissonnier, 1769; lettre d'Esmangart à Bertin, 13 octobre 1770.

5) Id. F¹⁴ 1204, Mémoire concernant la navigation du Lot [1785]. L'auteur du mémoire ajoute que les meuniers bouchent les passelis comme ils peuvent, avec des troncs d'arbres; que les passelis, mal construits, amas de pierres non liées, s'éboulent, forment des fonds dangereux dans la rivière.

6) Id. F¹⁴ 1205, Mémoire sur la navigation et les réparations de la Marne [mars 1774].

écluses créait de nouveaux obstacles. Sur la Marne, en 1784, le pont de la Ferté, écroulé, barrait la rivière; au canal de Meaux, les portes, emportées par les eaux, forçaient les bateaux à risquer un saut de 6 à 7 pieds¹⁾. En 1772, on énumérait ainsi les obstacles rencontrés par la navigation sur la Moselle: 1^o l'*écluse du Saulcy*, dans Metz, est une «cataracte d'environ 7 pieds de hauteur moyenne, formée par la digue de Wadrineau, par celle des Pucelles et par les écluses du Therme et du Saulcy» servant aux moulins à poudre, à 15 moulins à blé, à 6 ou 7 usines; aucun bateau chargé ne peut la franchir; à vide, il risque d'être brisé; 2^o aux *Arches de Jouy*, les ruines d'une pile de pont rétrécissent la rivière; 3^o près du village de Noviant, à la *Patate*, un fond oblige, au temps des moyennes eaux, à réduire les charges des deux tiers; au temps des basses eaux, il interrompt le passage; 4^o au dessus de *Pont-à-Mousson*, on rencontre un amas de troncs d'arbres et de cailloux; 5^o un kilomètre plus loin, le chemin de halage est barré par des saules; on doit transporter les chevaux sur la rive droite; près de *Belleville*, la rivière s'élargit, envahie par un fond de sable; on est obligé de décharger les bateaux presque complètement; 7^o au confluent avec la Meurthe, à la *Gueule d'Enfer*, l'amoncellement des sables détermine d'étroites sinuosités; 8^o de là à Nancy, il faut franchir encore deux mauvais pas, dont l'un au *Pont de Bouxières*; depuis 15 ou 20 ans, les graviers ont bouché 3 arches du pont, du côté de Champigneulle; le rétrécissement de la rivière crée un courant si fort que les bateaux doivent descendre sur cordages pour enfile la troisième arche du côté de Bouxières; si les cordes viennent à casser, ou l'ancre à lâcher, les bateaux courent risque ou de se briser contre les piles du pont ou, s'ils passent sans encombre, de s'échouer sur l'île qui est au dessous²⁾. Sans doute, toutes les rivières n'étaient pas également incommodes, mais il n'en était aucune

1) Id. Lettre de M. de Caumartin à M. de Breteuil, 13 mars 1784.

2) *Mémoire dans lequel on indique la manière dont on désireroit que fût traitée la question . . . concernant les obstacles . . . de la Moselle . . . op. cit.*

qui n'eût au moins quelques passages difficiles¹⁾. Aussi les accidents, les naufrages même étaient-ils fréquents: de 1682 à 1770, les bateliers de Condé perdirent 88 bateaux²⁾; sur la Loire, de 1784 à 1787, 37 bateaux firent naufrage ou reçurent des avaries³⁾; en octobre 1784, 6 bateaux se brisèrent sur les moulins à nef de la Garonne⁴⁾; sur la Marne, en 1773, 12 bateaux au moins se perdirent⁵⁾. Sur les canaux enfin, la navigation était souvent impossible, parce que les propriétaires des moulins riverains refusaient d'ouvrir leurs vannes et de donner l'eau nécessaire⁶⁾. Sur beaucoup, les écluses à sas, en usage sur la Sambre et la plupart des canaux de Flandre⁷⁾, étaient inconnues, encore à la fin du siècle; partout les pertuis gardèrent, jusqu'en

1) Sur la Seine, des îles en formation, au dessous du pont de Vernon, arrêtent la circulation; à Pont de l'Arche et au village de Poses, la rapidité du courant est dangereuse; le passage est également malaisé aux ponts de Meulan et de Poissy, près des villages de Tournedos, Martot, Port-Mort, Pont-du-Bec, Saint-Denis, Saint-Cloud, Sèvres (Arch. Nat. F¹⁴ 544, Mémoire sur la navigation de la Seine . . . [postérieur à 1768]. — Sur la Somme, la chute du Pont de Picquigny, les passages de Long et de Pont de Rémy, sont très redoutés (id. F¹² 1512², Extraits du registre des délibérations de la Chambre de Commerce de Picardie, 1777—1778).

2) Arch. Nat. F¹² 1512¹, Réponse pour les bateliers de Condé au mémoire des bateliers de Flandre et Artois, 15 octobre 1781.

3) F. DUMAS, *La généralité de Tours au XVIII^e siècle* . . . op. cit., p. 159).

4) ALLEMAND, *Mémoire sur la navigation intérieure* . . . op. cit., p. 51, note.

5) Arch. Nat. F¹⁴ 1205, Mémoire sur la navigation et les réparations de la Marne [mars 1774]. — Sur le Rhône et l'Isère, cf. id. F¹⁴ 152, Réponse aux mémoires présentés sur la navigation du Rhône et de l'Isère [1760—1761].

6) Id. F¹⁴ 660, Lettre de M. d'Argenson à M. de Maurepas, 10 juin 1731: Le directeur du canal du Loing, M. de Régemorte, dit d'Argenson, se plaint qu'on empêche d'utiliser l'eau des moulins sur la rivière du Loing, depuis Grimonville jusqu'à Moret, pour le canal; à Moret, 30 à 40 bateaux chargés sont arrêtés; on attend 200 bateaux qui doivent descendre par le canal d'Orléans, 300 par le canal de Briare; aucun ne pourra descendre en Seine. Pour concilier les intérêts des meuniers et des bateliers, d'Argenson propose qu'on puisse utiliser l'eau des moulins pour le canal, pendant 3 jours seulement par semaine et à condition d'indemniser les meuniers de leur chômage.

7) Arch. Nat. FIC III, Mayenne 5, Procès-verbal de la session générale des administrateurs du département de la Mayenne, séance du 3 décembre 1790, f^o 73.

1773, un système d'ouverture et de fermeture très compliqué, très long et dangereux, que, le premier, l'ingénieur de Trésaguet s'avisait de perfectionner et de simplifier¹).

Ainsi, le développement des voies de communication au XVIII^e siècle ne doit pas nous abuser; un réseau déjà important de routes et de voies d'eau s'est constitué, mais le mauvais état de ce réseau le rend difficilement praticable²).

1) Les pertuis étaient fermés à l'aide d'une série de poutres horizontales, qu'on laissait glisser, dans des coulisses, les unes sur les autres, ou à l'aide de pièces de bois verticales, dites aiguilles, reliées au dessus de l'eau, par une poutre horizontale qu'il fallait déplacer, ainsi que toutes les aiguilles, pour laisser passer un bateau; de même, dans le premier cas, on devait relever toutes les poutrelles horizontales pour ouvrir le pertuis. On imagine quelle perte de temps et d'eau, quel danger même, entraînait cette manœuvre. De Trésaguet améliora les pertuis et inaugura la manœuvre au cabestan; celle-ci ne dura plus que 10 à 12 minutes au lieu de journées entières (MARIVETZ, *Système général . . . des navigations . . .* op. cit., p. 253 et sqq.).

2) C'est ce que démontre nettement l'étude des transports, c'est-à-dire l'étude du matériel, des prix et des horaires des Messageries, du roulage et de la batellerie, que j'ai abordée ailleurs (*Les transports en France au XVIII^e siècle*, dans la *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XI, novembre 1908 et janvier 1909).