1

Salamon –
Br. M –
Brevil

Resp PFXIX 703

MÉMOIRE

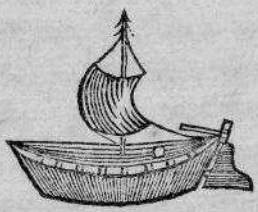
RELATIF

A LA NAVIGATION DE LA RIGOLE

DE LA PLAINE DE REVEL,

ET AUX AVANTAGES DE SON RÉTABLISSEMENT;

PAR UN ÉLECTEUR DU 3me. ARRONDISSEMENT DU DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE, MEMBRE DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE REVEL.



1808.

1808.

PRÉFACE.

LA facilité de rendre la rigole de la plaine de Revel navigable, les avantages immenses qui résulteraient de cette navigation, étant évidemment reconnus, indiqués même par les savans qui ont traité du canal du Midi ; pourquoi cette funeste opposition, qui depuis près d'un siècle arrête les sources de la prospérité d'une belle et fertile contrée de l'empire ? Pourquoi de vains prétextes, dénués de toute espèce de fondement, ont ils constamment prévalu ? Parce que l'intérêt particulier est de nature opposé à l'intérêt général, et que les hommes ont rarement le bonheur de vivre sous ces Monarques réparateurs, dont le génie éclairé et pénétrant, distingue et sépare les vrais intérêts de ces petites passions qui tiennent constamment l'homme en éveil.

Parmi les futiles objections que font les opposans à la navigation de la rigole de la plaine de Revel, une seule mérite d'être répondue; ce n'est pas qu'elle soit digne d'une plus grande considération, parce qu'elle pèse sur un objet majeur; car la fausseté peut en être mathématiquement démontrée. Elle porte, « que » la navigation de la rigole de la plaine » de Revel serait nuisible au grand » canal. »

Dans la première partie de ce mémoire, nous répondrons à cette étrange et fausse assertion; nous prouverons même à ceux qui, par intérêt particulier, s'opposent à l'ouverture de ce canal, qu'elle leur serait plus avantageuse que préjudiciable.

La deuxième partie contiendra un aperçu hypothètique des dépenses à faire pour perfectionner cette navigation, soit qu'on adopte le grand ou le petit projet que nous proposons : elle traitera des produits directs ou indirects, dont cette navigation seroit susceptible; elle

offrira un tableau des dimensions de l'ancien canal et celles de la rigole, ainsi que plusieurs renseignemens qui nous ont paru propres à fixer le lecteur sur les divers calculs que nous présentons: nous les avons recueillis dans l'histoire du canal du Midi. Celle que les descendans de *Riquet* ont publiée sur le même objet, n'étant nullement descriptive, ses auteurs l'ayant consacrée, presque toute entière, à l'apologie de leur bonne administration, et à la mémoire glorieuse de leur aïeul; elle n'a pu nous être que d'un faible secours.

Les mémoires que Jacques Sarrat et Comp^e^. produisirent, en 1768, pour demander au gouvernement la faculté de rouvrir et perfectionner la navigation de Revel, nous ont fourni des renseignemens précieux.

Aux considérations générales qui composent la troisième et dernière partie, où il est question du *prolongement du canal de Revel jusqu'à Castres*, nous

aurions pu ajouter qu'un jour, peut-être, on fera encore communiquer Toulouse aux montagnes du Rouergue, et d'une partie de celles de l'Auvergne par le canal de Moissac, qui, recevant les bateaux du Lot, du Tarn et de l'Aveiron, leur épargnerait un détour long et périlleux; et aux Pyrénées, par un autre canal, formé des eaux de l'Arriège; en sorte que de ce point central partiraient six branches de navigation, en y comprenant celle de la Garonne supérieure et de l'embranchement de Revel, qui y ameneraient le produit du sol et de l'industrie d'un immense pays, dont les habitans y seraient attirés par une foule de relations qui s'étendraient aux deux mers, et qui en feraient bientôt une des plus florissantes cités de l'empire. Pour prévenir le reproche d'exagération, nous pouvons ajouter qu'une plus grande extension avait été proposée par M. de Vauban, après sa visite du canal du Midi, en 1686, ainsi qu'on le voit au

chapitre 12 de la première partie de l'histoire du corps *impérial du génie*, par Mr. A. Alent, lieutenant-colonel dans cette arme ; histoire dont nous n'avons eu connaissance qu'après avoir terminé ce mémoire, et qui, en cette partie, semble avoir été faite exprès pour étayer ce que nous avons avancé. On y voit que dans son grand projet du perfectionnement du canal des Deux-Mers, Mr. de Vauban indique, entre plusieurs autres ammélioration, étrangères à notre sujet, « sa prolongation » de Toulouse jusqu'à Moissac, et *même* » jusqu'à la Réole, un bras de commu- » nication avec Carcassonne; de rendre » navigables, ou propres à la flotaison, » toutes les rivières latérales, le Tarn, » le Lot, la Dordogne, la Haute- » Garonne jusqu'à Saint-Béat ; l'Aude » jusqu'à Limoux, *la rigole même, ou* » *la rivière artificielle* qui alimente le » canal, et d'y *attirer aussi les eaux* » *de la Tore*, après avoir reconnu la

» possibilité de les joindre à celles du » Sor, etc. etc.

» L'exécution successive de ce vaste » projet n'effraya point Louis XIV; » elle fut ordonnée, plusieurs parties » furent entreprises et achevées; mais » les intérêts mal-entendus de la famille » Riquet, dit Mr. Allent, mais les jalou- » sies des provinces, les guerres et les » malheurs des temps, empêchèrent le » plus grand nombre d'avoir leur effet. »

Ce fut seulement des intérêts mal-entendus, des jalousies et les malheurs des temps, qui empêchèrent l'exécution des vastes plans de Mr. de Vauban. Le perfectionnement du canal du Midi, par ce savant ingénieur, avait été approuvé par le Roi; et sans les accidens qui survinrent, la Tore coulerait déjà dans la rigole de la plaine, et la rigole de la plaine serait depuis plus de cent ans navigable.

Le style de cet ouvrage ne peut servir au plaisir de ses lecteurs, ni donner

de l'amour-propre à son auteur, car il ne fut jamais inscrit sur le catalogue des lettrés; mais s'il offre des vues utiles à la prospérité de son pays, il est suffisamment récompensé de ses travaux, parce qu'il préfère être utile à ses contemporains que de mériter leurs éloges.

NOTA.

Les ouvrages que nous citerons seront désignés à la marge, de la manière suivante.

La requête au Roi, par Jacques Sarrat et C.°, R. au R.
Celle aux états de Languedoc, par les mêmes, R. aux E.
L'histoire du canal du Midi, par M^r. A***.
édition de l'an VIII..... A***.
L'histoire des descendans de Riquet, édition
de Crapelet, à Paris..... D. de R.

MÉMOIRE

MÉMOIRE

RELATIF

A LA NAVIGATION DE LA RIGOLE DE LA PLAINE DE REVEL,

ET AUX AVANTAGES DE SON RÉTABLISSEMENT.

PREMIÈRE PARTIE.

En parcourant la rigole de la plaine de Revel, de son origine à son embouchure dans le canal des Deux-Mers, qu'elle alimente, on est surpris de ne pas y voir flotter les mêmes bateaux, si l'on considère sur-tout la facilité avec laquelle elle peut être rendue navigable, et les avantages inapréciables qui résulteraient de cette navigation pour le commerce et l'agriculture d'une si vaste contrée; l'on éprouve aussi un sentiment bien pénible, en songeant qu'aulieu de favoriser les projets propres à ajouter au canal déjà existant un embranche-

ment d'une aussi haute importance, les usufruitiers qui l'administraient autrefois, y opposèrent constamment la résistance la plus absolue, et refusèrent toujours, sous les plus frivoles prétextes, d'ouvrir cette navigation eux-mêmes, ou de la laisser ouvrir à d'autres.

L'histoire du canal du Midi, publiée récemment sous le nom d'un militaire, recommandable par ses talens et ses dignités, traite la rigole de la plaine de Revel avec la même sévérité. Nous sommes loin de supposer à un officier aussi justement distingué, les mêmes motifs d'opposition; sa vie politique et militaire est une preuve complette de son dévouement à l'intérêt général. De vieilles idées accréditées par le temps, de données hasardées, formant autorité par leur ancienneté, ont donné lieu à ces aberrations; car, comment supposer qu'un des hommes les plus instruits que nous possédons, s'oppose à l'ouverture d'un canal à demi-construit par la nature (1).

(1) La moitié de la voie d'eau est tracée; il ne faudrait que l'élargir à-peu-près d'autant, et l'approfondir un peu; point de terrain à acheter, point de rivières à franchir, point de montagnes à couper, point de grands ouvrages à faire; tout serait simple, tout serait facile dans cette construction.

Nous remplirons donc notre devoir, en essayant de détruire les préventions défavorables à la navigation de la rigole de la plaine de Revel, qui peuvent résulter des écrits qui lui sont opposés.

A cet effet, nous allons donner l'historique abrégé des tentatives de divers particuliers, afin d'obtenir les autorisations nécessaires pour pouvoir procéder à l'ouverture définitive de la navigation de la rigole; ou du moins, pour forcer les engagistes du grand canal à l'ouvrir eux-mêmes, et des difficultés qu'on ne cessa de leur opposer. Nous ferons ensuite quelques observations sur les oppinions énoncées, à ce sujet, dans l'ouvrage sus mentionné, ayant pour titre : *Histoire du canal du Midi.* Ensuite, nous donnerons, d'une part, un aperçu des frais de construction ; et de l'autre, du produit résultant des importations ou exportations; finalement, nous terminerons par quelques considérations générales.

PRÉCIS HISTORIQUE

Des tentatives faites en divers temps, par divers particuliers, pour rendre la rigole de la plaine de Revel navigable.

ON voit dans les requêtes présentées, en 1768, au roi et aux états du Languedoc, par Jacques Sarrat et Comp.e, que le citoyen Laval, négociant à Revel, persuadé des avantages qui devaient nécessairement résulter pour la contrée qu'il habitait, et pour lui-même, de la navigation de la rigole, forma, de son chef, le projet de la rendre navigable, et eut le courage de l'entreprendre malgré les menaces que les agens de MM. de Riquet ne cessaient de lui faire; on voit qu'il trouva de vestiges d'écluses et des monumens historiques, qui attestaient que dès 1671, la rigole de la plaine était navigable; qu'il rétablit cette navigation au moyen des batardaux qu'il éleva sur les ruines de ces écluses, et qu'il naviga depuis 1705, jusqu'en 1725. Qu'à cette époque, Laval, qui n'avait qu'une médiocre fortune,

R. aux E. p. 5, 6 et 7.

R. au R. p. 2 et 16.

bien insuffisante pour une pareille entreprise, se dérangea, comme pouvaient l'avoir judicieusement prévu ses adversaires, qui, pour cette raison peut-être, ne lui avaient opposé qu'une faible résistance, qu'il avait toujours surmontée, en invoquant la restitution de la navigation de 1671.

Il n'en fut pas de même, lorsque Jacques Sarrat et Comp.e, excités par la voix publique, qui n'a jamais cessé de révendiquer une navigation, que tout devrait concourir à rétablir, et encouragés par les actes positifs et réitérés des diverses communes, de Saint-Papoul, Castres, Lavaur, Toulouse, etc. offrirent de rouvrir cette navigation à leurs dépens, moyennant la rétribution fixée pour le canal des Deux-Mers; d'y faire tous les ouvrages, dans le même genre, de la même solidité; et enfin, de la rendre propre au même service.

Sarrat et Compe. avaient des moyens suffisans pour exécuter une pareille entreprise; et voilà pourquoi ceux des agens des MM. de Riquet, qui s'y étaient toujours opposés, et qui avaient d'autres vues, que nous signalerons bientôt, firent jouer tous les ressorts de l'intrigue, et mirent en jeu l'amour-propre et

toutes les ressources du grand crédit dont jouissaient leurs maîtres, pour empêcher que cette compagnie n'obtînt, de l'autorité souveraine, la permission et toutes les autorisations qui lui étaient nécessaires, pour procéder à ce grand, et sur-tout à cet utile ouvrage..... Une lutte opiniâtre s'engagea entre la compagnie et ses opposans. Il faut voir dans les requêtes que nous venons d'indiquer, les discussions qui s'élevèrent entre parties à ce sujet. La futilité des argumens des adversaires de la compagnie, et la solidité des raisons et des réponses qu'elle leur opposait, l'assentiment *général que cette entreprise avait obtenu, non-seulement des citoyens*, qui, par leur position, devaient naturellement en désirer le succès; mais les chambres de commerce de Toulouse et de Paris, les états de la province, et sur-tout M. de Gendrié, ingénieur de la cour, inspecteur-général des ponts et chaussées de France, qui ayant été envoyé sur les lieux, par le gouvernement, pour faire la *vérification générale* de la rigole, attestèrent non-seulement la possibité, mais même la facilité de sa navigation, *sans aucun préjudice pour celle du grand canal*; ils déplorèrent même l'inaten-

R. aux E. pag. 16.

R. au R. pag. 6.

tion ou la mauvaise volonté de ceux, qui, maîtres de la procurer, ne craignaient point de s'y opposer.

Cependant, *malgré la justice des réclamations* et leur généralité, malgré les efforts de la compagnie Sarrat, malgré les attestations favorables et authentiques des hommes de l'art, l'intrigue et le crédit l'emportèrent encore..... Et la rigole coule encore inutilement pour ceux qui la fournissent au détriment de leurs propriétés (1).

---

(1) Avant la construction du canal, le Laudet et le Sor arrosaient la plaine de Revel, et contribuaient ainsi beaucoup à sa fertilité ; depuis qu'il est construit, elle ne profite que de ses trop-pleins, qu'on y rejette par le moyen de déversoirs, et qui quelquefois y occasionnent des inondations très-préjudiciables.

ERREURS

Consignées dans l'histoire du canal du Midi, par Mr. J.-F. A***., *au préjudice des habitans de Revel et des contrées limitrophes.*

LE respect que nous inspire l'auteur de l'histoire du canal du Midi, la haute considération dont il jouit parmi les habitans de ces mêmes contrées, qui, depuis tant d'années, réclament avec tant de justice et de fondement, la navigation de la rigole, nous autorisent à répondre à la sentence qu'il a portée sur cette navigation ; bien convaincus que la libéralité de ses principes nous permettra de porter le jour de la vérité, sur une cause où il est d'autant plus facile d'errer, que des indications anciennes, produites, depuis un siècle, par des personnes, d'ailleurs recommandables, semblent former autorité, toutes infidelles qu'elles sont.

L'auteur de l'histoire du canal du Midi a dit, en parlant de la rigole de la plaine de

de Revel, qu'on avait essayé dans l'origine de la rendre navigable; mais que l'expérience avait bientôt appris que cette navigation, en interceptant le jeu des eaux, était préjudiciable à celle du grand canal, et que par conséquent *il ne fallait plus y penser.* A***. ch. 3, p. 103. Sentence qui serait vraiment désespérante pour les intéressés à la navigation, condamnés dans cet ouvrage, sur-tout si elle était sans appel, par suite des faits incontestables, sur lesquels l'expérience déjà acquise n'aurait pas de prise. L'auteur de l'histoire du canal du Midi a été induit à erreur par le système des opposans à la compagnie Sarrat; système anéanti par les mémoires que cette même compagnie a produits.

La navigation de la rigole de la plaine de Revel a, dit-on, été toujours reconnue préjudiciable à celle du grand canal; par qui? Est-ce par la chambre du commerce de Toulouse, qui, quoique bien intéressée à maintenir l'intégrité exclusive de la navigation existante, donne son adhésion à celle qu'on lui propose? R. aux E. p. 17 et 21. Est-ce la chambre du commerce de la capitale, qui y applaudit, après avoir entendu le rapport du syndic de la province du Languedoc? R. aux E. p. 17. Sont-ce les états de la

province du Languedoc qui l'improuvent, alors qu'ils prennent à cet égard plusieurs délibérations favorables ? Est-ce enfin M. de Gendrié, cet ingénieur en chef, envoyé par le gouvernement pour examiner si la navigation réclamée pourrait être nuisible à celle du grand canal, qui s'indigne en faisant son rapport, contre ceux qui y forment des oppositions ? Peut-on même dire que telle fut l'opinion des engagistes, lorsque l'un d'eux proposait, au juge de Revel, de rendre la rigole navigable au moyen de 72 mille livres que la ville leur compterait; lors qu'ensuite ils demandèrent à sa majesté la préférence sur la compagnie Sarrat, pour cette construction, si elle était jugée praticable ?

R. au R. p. 25.

R. aux E. p. 16.

R. au R. p. 36.

R. au R. p. 4 et 20.

Quelle est donc la garantie de l'assertion historique que nous combattons ? Elle ne peut se trouver que dans l'opinion simulée de quelques agens, qui, n'osant avouer les motifs qui les faisaient agir, supposaient des dangers chimériques, qui disparaîtront aussitôt qu'on voudra s'en rendre compte. Le motif secret, le véritable motif des agens des MM. de Riquet, qu'ils avaient eu l'art de tromper sous d'autres prétextes, a été par eux imprudemment divulgué ; car, entre

R. au R. p. 34.

une foule de frivoles objections qu'ils allégaient, il leur échappa de dire, *que les commissionnaires de Castelnaudary veraient diminuer leurs profits, par le rétablissement de la navigation provoquée*..... Voilà sans doute le véritable, le vieux motif de l'opposition; en sorte que, selon ces messieurs, les avantages agricoles et commerciaux d'une vaste contrée, devaient être sacrifiés à ceux d'une seule ville, ou plutôt à ceux d'une très-petit nombre de négocians (1).

R. aux E. p. 7.

---

(1) On ne peut guère se dissimuler que le commerce de Castelnaudary n'ait manifesté quelques inquiétudes toutes les fois qu'on a proposé d'ouvrir la navigation de Revel; parce que tous les habitans du pays, ainsi que nous mêmes, jusquà ce moment, croyaient qu'il serait indispensable d'établir un entrepôt à Naurouse, pour recevoir les marchandises que porteraient, pour cet embranchement, les barques qui ne quitteraient point la ligne de l'ancien canal, soit en se rendant à Toulouse, soit en revenant.

Mais en réfléchissant sur les moyens de concilier les divers intérêt (car, quoiqu'il soit incontestable que quand la navigation de Revel devrait causer quelque préjudice au commerce de Castelnaudary, ce ne pourrait être une raison de la prohiber); il n'en est pas moins vrai aussi, que s'il est possible d'éviter ce dommage, on doit en adopter les moyens, et tâcher

L'auteur de l'histoire du canal du Midi n'a point été dirigé par des pareilles considérations; mais des indications infidelles ont

---

de procurer, autant que possible, le bien des uns, sans nuire aux avantages des autres.

Nous pensons qu'on obtiendrait cet heureux résultat, en ouvrant les écluses qui se trouvent entre Naurouse et Castelnaudary, non-seulement aux grandes barques qui auraient chargé à Revel; mais encore aux petits bateaux du port de deux à trois cents hectolitres, qu'il conviendrait d'établir pour activer les départs et les arrivages des marchandises.

Une infinité de raisons nous persuadent que le dépôt de ces marchandises serait bien mieux placé à Castelnaudary qu'à Naurouse, attendu que ses environs, l'Arriège sur-tout, ont avec cette ville de relations très-multipliées; que c'est dans son sein qu'une partie de ce département fait passer ses foins, ses bois de construction, ses cuirs, ses peaux, ect. et qu'elle y fait ses approvisionnemens en huiles, savons, laines du levant, cotons, sucres, cafés et autres marchandises, qui aboutissent à ce point par les deux côtés du canal, ce qui donne lieu à des rendez-vous très-considérables. Or, il est évident que le port de Castelnaudary, où concourent tant de causes de fréquentations, aurait toujours la préférence sur l'isolement de celui de Naurouse.

La petite augmentation de frais que supporteraient les marchandises expédiées de Toulouse pour la

étrangement abusé de sa confiance ; car nous avons la plus intime conviction que s'il venait sur les lieux y faire les vérifications utiles,

---

contrée de Revel, en allant de Naurouse à Castelnaudary, et en revenant à Naurouse pour entrer dans le nouveau canal, serait trop peu importante pour être mise en parallèle avec les grands intérêts dont s'agit ; puis qu'il ne s'agirait, tout au plus, que d'une augmentation de huit à dix centimes par quintal marc, qui d'ailleurs ne seraient supportée que par les objets expédiés sur des barques qui ne se détourneraient point de la ligne, et qui n'auraient pas trouvé pour les prendre de petits bateaux en vedettes au bassin de Naurouse.

Une objection d'une plus haute importance, et qui merite une attention toute particulière, sera probablement faite. On ne manquera pas d'observer que le cabotage de petits bateaux que nous proposons d'introduire dans le grand canal, depuis Naurouse jusqu'à Castelnaudary, occasionnerait une telle consommation d'eau, qu'on ne pourrait peut-être point y suffire, avec celle qu'on reçoit au point du partage.

Cette objection serait à propos ; elle serait bien fondée, s'il était vrai que l'eau qu'on dirige dans cette partie, fût réellement insuffisante ou qu'on ne pût point l'économiser au besoin.... Mais voyons.

Il est reconnu qu'il arrive journellement à Naurouse 7,808 toises cubes d'eau, dont un tiers est dirigé vers Toulouse, et les deux tiers restans vers Castelnaudary ; et si un tiers de cette eau suffit au jeu de vingt-quatre A*** p. 119.

il rendrait justice à cette vérité, que la navigation de la rigole de la plaine de Revel n'a eu, n'a jamais eu pour opposant qu'un

---

bassins d'écluses qu'il rencontre jusqu'à Toulouse, il est évident qu'un peu moins du tiers de ce tiers-là, ou du neuvième de la totalité, suffirait pour les huit qui sont entre Naurouse et Castelnaudary ; d'où il résulte qu'il en passe dans cette partie cinq sixièmes de plus qu'elle n'en a réellement besoin, lesquels sont destinés au service des écluses inférieures. Aussi, nous ne croyons point qu'après un mur examen, on puisse mettre en question si on aurait assez d'eau pour fournir au cabotage qu'il conviendrait d'établir de Revel à Castelnaudary. Et enfin, à toute rigueur, si les voyages se multipliaient à tel point que l'eau qui coule journellement dans cette partie du grand canal, ne pouvait y suffire, n'aurait-on point la ressource de faire, pour les petits bateaux, de petites écluses à côté des grandes, qui en économiseraient au moins les trois quarts.

Il résulterait donc des dispositions que nous venons d'indiquer, que le commerce de Castelnaudary ne pourrait que gagner considérablement à l'ouverture du canal de Revel. Par elle, les transports se multiplieraient à tel point, que quoiqu'il arrivât quelquefois qu'ils fussent directement adressés à Revel, ou qu'il se fît à Revel quelques embarcations pour les ports de la Méditerranée, la plupart, néanmoins, s'arrêteraient à Castelnaudary, et augmenteraient con-

petit intérêt local et particulier, au préjudice d'un grand intérêt public.

Nous allons rapporter mot à mot ce que l'histoire du canal du Midi raconte sur la navigation de la rigole. Nous laissons au lecteur impartial à prononcer entre ce récit, et *les faits que nous présentons.*

« On essaya, dans l'origine, de rendre la » rigole navigable, depuis Revel jusqu'à » Naurouse, afin de favoriser le débouché » des grains de la plaine de Revel et des » pays circonvoisins; cette partie de rigole A***. ch. 3, p. 103.

---

sidérablement ceux que cette ville reçoit déjà. Le commerce de Castelnaudary prendrait part aux opérations du port de Revel, et y ferait, à son gré, des embarcations pour son compte particulier; car, qui pourrait l'empêcher de faire, à Revel, des établissemens tels que ceux qu'il a faits ailleurs? Ne lui serait-il pas plus avantageux de recevoir, à point nommé, les denrées que lui expédiéraient le port de Revel, et de lui faire aussi aisément ses retours, que de rester dans la dépendance des saisons, qui souvent dans les momens des plus pressans besoins, occasionnent, par leurs intempéries et par la dégradation des chemins, des avaries et des retards très-préjudiciables. Mais laissons à la sagesse d'un corps aussi clairvoyant le soin d'apprécier ces considérations, et beaucoup d'autres qui peuvent se rapporter au même sujet.

» fut creusée aux dimensions nécessaires ; pour
» cet objet, on y établit quatorze écluses à
» la lègere, les chambres n'étant ni murées
» ni révétues en bois, et les portes étant
» simplement soutenues par des arcboutans.
» On construisit, près de Revel, un port
» qu'on appella le Port-Louis, où l'on a vu
» des bateaux de 7 mettres 192 centimettres
» 24 pieds de longueur, et 1 mettre 948 cen-
» timettres ou 6 pieds de largeur. Le désir
» de procurer au commerce le plus de débou-
» chés possibles, et au canal les plus grands
» avantages, avait fait tenter l'essai dont
» nous venons de parler ; mais il fut aisé
» de sentir combien dans un canal de déri-
» vation, la fourniture des eaux qui est un
» des élémens essentiels de la pratique qu'on
» emploie pour les distribuer avec avantage,
» et les régler avec économie, doit être
» exempte de tout obstacle et de tout assu-
» jettissement qui entraverait ce but capital.
» Aussi, le projet de rendre la rigole na-
» vigable fut abandonné à l'époque de la
» construction du canal, *et doit l'être pour*
» *toujours*. En 1767, la ville de Revel, à
» qui une pareille navigation serait encore
» avantageuse, insista, par l'organe du citoyen
» Sarrat,

» Sarrat, sur son rétablissement; mais l'in-
» térêt de la navigation et du commerce du
» grand canal, l'emporta sur l'intérêt parti-
» culier *d'un canton*, et les démarches de
» la ville de Revel restèrent sans effet. »

Oui, sans doute, la ville de Revel est encore et sera toujours très-intéressée à la navigation de la rigole qu'elle a fournie (1);

---

(1) La ville de Revel, fondée au commencement du 14me. siècle, sous le règne de Philiphe-le-Bel, n'avait point des eaux; pour s'en procurer, elle acquit de la commune de Soreze, sa voisine (comme il conste d'une transaction indiquée dans un des inventaires des titres communaux consignés dans ses archives), la faculté de dériver, au pont Crouzet, la rivière de Sor, qu'elle conduisit dans son sein pour ses divers usages. Elle jouissait paisiblement de son acquisition, lorsqu'elle fut obligée de la céder, sans indemnité, en faveur du canal, sauf une prise de huit pouces de base sur une égale hauteur, formant une ouverture de soixante-quatre pouces carrés, qu'on lui laissa pour l'approvisionnement des fontaines et autres besoins, ainsi qu'il résulte de l'acte passé avec les adjudicataires du canal.

Une propriété aussi légitime et aussi sacrée, puisque d'elle dépend la salubrité de l'air que respirent les habitans de Revel, en ce que la petite quantité des eaux fraîches qui leur parviennent par cette voie, en

elle ne cessera de la réclamer. Mais est-ce
R. au R. p. 3. à elle seulement que cette navigation serait avantageuse ? N'est-il pas démontré que son

---

passant sur celles qui croupissent autour de leur ville, sises dans un bas-fonds et marécageux, les rafraîchissent et détruisent, dumoins en grande partie, l'effet des exhalaisons méphitiques qu'elles engendrent.

A***. p. 242 et 243. Une pareille propriété aurait donc dû être respectée; cependant on n'a pas craint d'en proposer la réduction, et même à tel point, que si cela pouvait avoir lieu, bientôt une population de près de cinq mille habitans serait obligée d'abandonner ses foyers, ou de s'exposer à périr victimes des maladies qui seraient une suite inévitable d'une opération aussi désastreuse.

Qu'une semblable proposition est donc bien propre à nous confirmer dans l'idée où nous sommes, que l'historien du canal du Midi est absolument étranger à cette partie de son ouvrage. Car, il est impossible de pouvoir se persuader que sans aucun motif quelconque, et contre la loyauté de son caractère, il eût pu se résoudre à manifester, aux habitans de cette petite mais intéressante cité, une aussi cruelle animadversion.

D'autre part, son exactitude l'aurait assurément empêché de faire, sur la quantité d'eau que reçoit la prise en question, un calcul outré de près des deux tiers, puisqu'on la porte à 188,220 toises cubes, par année, au préjudice du canal, tandis que calculée d'après le type établi dans son histoire, page 226, à

heureuse influence se ferait plus ou moins directement sentir de Toulouse à la Caune, et du Tarn à la Montagne-Noire? Or, ne s'agit-il donc-là que de l'intérêt d'un canton? Pouvait-on sans dessein désigner simplement, sous la dénomination de canton, une vaste contrée qui renferme, à-coup-sûr, plus de deux cent mille habitans, et où fleurissent le commerce et l'agriculture?

R. aux E. p. 1 et 9.

Il est vrai aussi qu'à l'époque de la cons-

---

la marge, elle n'est réellement, pendant les 320 jours de navigation, que de 69,507 toises 29|33; encore faudrait-il que l'ouverture fût absolument libre, et que l'eau atteignît constamment à son orifice, tandis qu'elle est en partie obstruée par un grillage en fer, adhérant à la pierre, et un peu en avant, par une barrière en planches, percées de petits trous, ce qui en affaiblit considérablement la force, qui n'existe d'ailleurs que quand les eaux sont abondantes, quand elles excèdent les besoins de la navigation, et qu'on les déverse en plusieurs endroits; car, quand elles sont basses, la prise de Revel ne reçoit qu'une faible portion de celles qui lui étaient réservées, et se trouve, par le fait, considérablement réduite.... Or, cela valait-il la peine de faire une aussi inconvenante proposition, alors qu'on dédaignait l'abondante ressource que peut fournir au canal la rivière de Labruyère, ainsi que nous le démontrerons dans notre troisième partie.

truction du canal ; savoir, en 1671, lorsqu'à peine il était commencé, il fut fait sur la rigole un essai de navigation ; qui ne paraît pas avoir eu de suites ; mais est-ce à cause des motifs qu'on allégue ? Il est permis d'en douter ; car, si cette navigation avait dérangé, comme on le prétend, la distribution des eaux nourricières du grand canal, pense-t-on que Laval, petit négociant de Revel, sans protecteurs, sans appui, eût ensuite impunément navigué pendant vingt années snr cette rigole, en dépit d'un des agens de la puissante maison de Riquet, qui s'y opposait (1).

---

(1) Nous ne pouvons faire mieux pour prouver que ce ne fut point par les motifs cités dans l'histoire du canal du Midi, que la navigation qui eut lieu sur la rigole, dans son origine, fut suspendue, que de rapporter le passage suivant, extrait de l'histoire du canal du Languedoc, rédigée par les descendans de Pierre-Paul Riquet de Bonrepos, page 67, de l'édition de Crapelet, à Paris. « Suivant le devis du » chevalier de Clervile, et le premier projet de Riquet, » la rigole qui conduit l'eau du réservoir de Saint-« Fériol à Naurouse, point de partage, ne devait « former qu'un canal de dérivation ; mais bientôt, « jaloux d'augmenter le titre de son entreprise, Riquet » conçut le dessein de l'élargir et de la rendre navi-» gable ; il lui donna 12 pieds de largeur dans la base,

Néanmoins, dans le récit que nous venons de transcrire, on ne parle point de la navigation de Laval. Est-ce un fait que les indicateurs puissent ingnorer ? Non, mais en

---

» et 24 à la surface ; il y fit construire vingt-quatre » petites écluses, et il s'en servit pour porter des » matériaux à Naurouse, où il fit construire un port » de 600 toises de tour, et fonder de magasins. Riquet » voulut même étendre cette navigation jusqu'à la » rivière de Castres, à quatre lieues du Sor, afin » d'attirer, par-là dans le canal, tout ce qui vient de » l'Albigeois et du Rouergue ; mais l'expérience lui » apprit que cette navigation ne pouvait être établie » qu'en retenant les eaux au-dessus des écluses ; » qu'alors la rivière de dérivation ne fournirait plus » les eaux nécessaires au grand canal, et qu'ainsi il » nuirait au principal but de son entrepise ; ce qui » lui fit abandonner le projet du canal jusqu'à la » *rivière de Castres.* »

Ce passage n'a sûrement pas besoin d'être commenté ; il prouve bien évidemment que l'expérience avait appris à M. de Riquet, non que la navigation de la rigole écartait les eaux de son but principal, puisqu'elle ne lui en faisait point perdre une seule goutte ; mais bien celle qu'il se proposait d'établir jusqu'à la rivière de Castres, et que ce ne fut que cette partie de son projet qu'il abandonna, parce qu'il n'eût pu l'exécuter qu'en y employant les eaux du Sor, qui étaient nécessaires au succès de sa principale entreprise, *et auxquelles il*

parlant de cette navigation, on aurait absolument ruiné le système prohibitif. L'expérience de vingt années de navigation est un argument auquel il est difficile de répondre. D'ailleurs, n'eût elle jamais existé, la rigole elle-même est là pour démontrer constamment

---

eût fait prendre une direction diamétralement opposée.

L'on peut inférer de cet abandon qu'alors on ne doutait point que la rivière de Labruyère pût être conduite à Naurouse ; car il est probable que si le grand Riquet en eût eu la pensée, son génie entreprenant eût formé et exécuté un projet qui, loin de nuire à sa principale entreprise, en eût considérablement accru tous les avantages.

Mais pour quoi, nous répliquera-t-on peut-être, abandonna-t-on la navigation de 1671 ? pourquoi quand Laval voulut la reprendre, lui fit-on essuyer toutes sortes de contradictions ? pourquoi s'opposa-t-on avec tant d'ardeur et de ténacité, au projet formé par la compagnie Sarrat ? pourquoi ? Par les mêmes motifs, sans doute, qui dictèrent les résistances long-temps opposées à la construction du canal de Narbonne... par des jalousies, par l'influence des intérêts particuliers, adroitement déguisés ; par des prétentions exagérées ou mal-entendues, et probablement aussi par une foule de petites causes étrangères au bien public, qui agissaient alors clandestinement, comme elle peuvent encore agir aujourd'hui.

la possibilité et l'utilité de la navigation, à laquelle on s'oppose bien faiblement, lorsqu'on dit qu'un canal de dérivation ne peut être rendu navigable, sans déranger la pratique qu'on emploie pour distribuer ses eaux avec avantage et les régler avec économie, et qu'il faut qu'elles soient absolument affranchies de tout espèce d'obstacle et de tout assujetissement quelconque (1), comme s'il n'y avait aucune distinction à faire; comme s'il s'agissait, dans le cas actuel, de détourner ou suspendre le cours des eaux alimentaires du grand canal; comme si celles de la rigole

---

(1) Ceci ne paraît être qu'une répétion des objections faites par les adjudicataires, dans leur requête contre la compagnie Sarrat, dont ils s'étaient également servis contre le projet du canal de Narbonne, auquel ils s'opposèrent de toutes leurs forces, avec aussi peu de raison que contre celui de Revel, quoique avec des raisonnemens plus plausibles. La compagnie Sarrat répondit, en citant une délibération des états, tendante à demander au roi un règlement clair et précis, pour prévenir les difficultés qui pourraient s'élever entre la ville de Narbonne et les régisseurs du canal. Sarrat et Comp.e en demandaient autant, et nous estimons qu'au cas la navigation de la rigole eût une administration particulière, un pareil règlement devrait avoir lieu.

R. au R. p. 32 et 33.

n'arriveraient pas aussi bien à Naurouse, en portant des bateaux comme en ne portant rien, et que cette navigation entravât en quelque manière leur distribution, et dérangeât leur économie. Autant vaudrait dire que la navigation des parties supérieures du grand canal nuit aux parties inférieures, puisqu'il faut que les eaux passent des unes aux autres pour se rendre à leur dernière destination, et qu'elles rencontrent des écluses qui mettent obstacle à leur passage, à leur distribution; que puisque le canal de Narbonne dérive du grand canal, il faudrait supprimer la navigation de ce dernier, pour que l'autre fût alimenté sans obstacle, et qu'on pût mieux distribuer et régler ses eaux.

Nous sommes fâchés de trouver dans un si bel ouvrage que l'histoire du canal du Midi, les mêmes abérations qui ont constamment neutralisé un de ses embranchemens, le plus utile et le plus important. Nous avons répondu sommairement à ses vaines allégations, « que » la navigation de la rigole de la plaine de » Revel (qu'on voudrait proscrire), mettrait » obstacle au cours des eaux qu'elle fournit » au grand canal, en les assujettissant à un » service quelconque, et dérangerait la pra-

» tique

» tique qu'on emploie pour les distribuer avec » avantage, et les régler avec économie. »

Quelques détails en feront mieux sentir la futilité, et prouveront que cette pratique si délicate, qu'on met en avant avec une affectation singulière, n'est au fonds qu'une opération toute simple, également facile à exécuter, soit que la rigole soit rendue navigable, ou qu'elle reste en l'état où elle est: c'est ce que nous allons essayer de rendre sensible : pour y parvenir, nous supposons ;

1°. Qu'on élargisse et qu'on creuse la rigole aux dimensions nécessaires pour recevoir les plus grands bateaux qui voguent sur le canal ;

2°. Que sur une pente de 10 à 12 pieds, ou environ un dixième de ligne par toise qu'a la rigole, depuis le Port-Louis, près Revel, jusqu'au point de partage, on y élevât les écluses que cette pente et les localités pourraient exiger ;

3°. Que d'après les excellens motifs allégués par l'historien du canal du Midi, on A*** p. 121, rétablît le bassin de Naurouse, comblé par les atterrissemens de la rigole, et qu'on se procurât ainsi un réservoir d'eau, disponible

à volonté, de 60 mille toises cubes, qu'on pourrait porter à 120, en l'agrandissant sur le plan proposé par le même auteur.

Il est évident qu'en creusant et en élargissant le lit de la rigole, aux dimensions supposées, on lui donnerait une bien plus grande capacité que celle qu'elle a actuellement ; en sorte, que lorsqu'il s'agirait de donner les grandes eaux de Saint-Fériol, pour le rétablissement de la navigation, après les réparations annuelles, on pourrait les lâcher en telle abondance qu'on désirerait, sans avoir à craindre les submersions, et que par conséquent les eaux arrivant plutôt à leur destination, la navigation en serait plutôt rétablie.

Le lit de la rigole étant par tout creusé sur un terrain plus ou moins incliné, il résulterait de son élargissement, toujours pris du côté supérieur, que la partie inférieure en serait renforcée de toutes les terres qu'on déblayerait, et que par conséquent il y aurait moins de filtrations ; en sorte qu'aulieu de porter quelque préjudice au grand canal, cette opération lui serait avantageuse, puisqu'elle tendrait à lui procurer une plus grande quantité d'eau, déduction faite de la plus

grande évaporation qui aurait nécessairement lieu, en raison d'une plus grande surface.

Puisqu'il est reconnu qu'il arrive, par la rigole, au point de partage, par chaque vingt-quatre heures, 7,808 toises cubes d'eau, qui sont suffisantes pour fournir à la navigation qui a lieu entre Carcassonne et Toulouse, à plus forte raison suffiraient-elles pour une ligne moindre de près des deux tiers, n'ayant au plus que la neuvième partie d'écluses ou bassins d'écluses, indépendamment de la moindre quantité de transports qui y passeraient (1). A*** p. 119.

Or, quand les importations ou les exportations qui pourraient avoir lieu sur ce nouveau

(1) Le nouveau canal dans le port de Revel devrait être fixé à 500 toises au-dessus du Port-Louis, il n'aurait que 16,880 toises de long.

La distance qui est entre l'embouchure de la Garonne à Toulouse, et l'écluse de Foucaud, près Carcassonne, étant de 55,671 toises, il en résulte qu'elle a plus de trois fois la longueur qu'aurait le susdit canal, et que puisque le nombre d'écluses ou bassins d'écluses, qui se trouvent sur cette ligne est de 61, et qu'il ne serait tout au plus que de 7 sur le canal projetté, et encore d'une moindre chûte, on peut en conclure qu'on pourrait y faire, avec la même quantité d'eau, neuf fois plus de voyages que sur la susdite ligne.

canal, s'élèveraient, ainsi qu'on le présume, à quatre ou cinq cent mille quintaux marc par année, une pareille abondance d'eau excédérait les besoins ordinaires, lors même que par les motifs d'une plus grande célérité dans les expéditions, on emploierait des bateaux d'un gabarit propre à contenir seulement deux cents hectolitres, et qu'elle serait toujours plus que suffisante dans le temps de la plus grande activité (1).

---

(1) On vient de voir à la précédente note, que les 7,808 toises cubes d'eau que fournit journellement la rigole, suffisent en temps ordinaire au jeu de 61 bassins d'écluses ; et l'on peut voir dans l'histoire du canal du Midi, page 264, qu'on y estime le nombre des voyages des barques qui suivent le canal d'un bout à l'autre, à plus de deux mille pendant l'année, soit en allant, soit en revenant ; de manière que 7 écluses ou bassins d'écluses qu'il faudrait, tout au plus, sur la rigole (en y comprenant l'écluse à trois bassins qu'il faudrait à Naurouse, pour descendre les barques d'en amont, les monter jusqu'au niveau du canal; cette pente qui est de 18 pieds, n'ayant pas été comprise dans la pente générale du canal) : de manière donc que 7 écluses qu'il faudrait, tout au plus, sur la rigole, n'étant guère plus que la neuvième partie de celles qui sont entre Carcassonne et Toulouse, il s'ensuivrait qu'on pourrait faire sur le nouveau canal, avec la même quantité d'eau, de 15 à 18 mille voyages, en

Si l'on perce chaque écluse d'un épanchoir, dont on fixerait le seuil à la hauteur de l'eau nécessaire à la navigation, toutes celles que fourniraient journellement le Sor et Saint-Fériol, qui ne se seraient point écoulées au passage des barques, s'écouleraient par cette voie, de manière qu'elles arriveraient au moins aussi régulièrement qu'à présent à leur destination; qu'elles y parviendraient, sur-tout, moins chargées de bourbe, puisqu'en raison du nivellement des bassins ou retenues, elles s'écouleraient plus lentement, et se clarifieraient presque dans leur cours; ce qui ne serait point un médiocre avantage pour le grand canal.

N'est-il pas évident, que quoiqu'il fût possible que le nivellement opéré sur les retenues ralentît la marche des eaux extraordinaires dont on a besoin en certaines circonstances, il suffirait pour y obvier de les demander quelques heures plutôt. En faisant un nouveau calcul, une expérience de huit jours suffirait pour en faire connaître la base.

Il est enfin d'une évidence absolue, que

---

comptant l'aller et le retour; lesquels, à cinquante quintaux seulement chacun, suffiraient à un transport double de celui que nous avons supposé devoir exister.

lors même que, contre toute espèce de probabilité, la nouvelle navigation occasionnerait quelque retard dans l'arrivage des eaux au point de partage, le rétablissement du bassin de Naurouse serait plus que suffisant pour y suppléer ; car ce réservoir, dit l'historien, serait d'un secours qui en vaudrait bien un autre.

Où serait donc l'inconvenient d'assujettir les eaux de la rigole à porter des bateaux ? En quoi cette navigation pourrait-elle nuire à leur cours, à leur distribution, à leur économie? Éprouveraient-elles un seul moment de retard ? en perdrait-on une seule goutte ? quel est donc le préjudice qu'éprouverait le grand canal ? serait-ce en accroissant considérablement son produit, par une bien plus grande quantité de transports que cette navigation y attirerait, bien différente en cela du canal de Narbonne, qui, en même-temps qu'il tend à diminuer ses avantages pécuniaires, soutire ses eaux et va les dégorger dans la mer ?.... Mais le projet du canal de Narbonne eut pour défenseur une voix puissante, qui le fit enfin triompher des obstacles qu'on lui opposait. Le primat des Gaules prit la défense de l'intérêt public, et l'intérêt

public l'emporta. L'entreprise du canal de Revel n'a jamais eu d'autre protection que son utilité manifeste et sa légitimité évidente, toujours contrariée par l'intérêt des puissans; elle serait encore aujourd'hui asservie sous le silence et l'oubli, si le Monarque réparateur n'apelait toutes les idées utiles, et ne réalisait ces grandes conceptions, qui frappent les contemporains d'étonnement et d'admiration, et que la postérité aura peine à concevoir, en publiant toute sa reconnaissance.

C'est l'auteur estimable de l'histoire du canal du Midi, que les intéressés à la navigation choisiraient, de préférence, pour présenter aux pieds du trône leurs justes réclamations, si le trône du plus grand des Monarques, n'était librement et libéralement accessible à toutes les vérités utiles.

S'il s'agissait de ne demander que des expoliations ou des préférences de quelques intérêts individuels, ou d'empiétemens sur les droits d'autrui, il faudrait ressusciter la vieille opposition à la navigation de la rigole, et les prestiges de l'ancienne cour..... Mais il s'agit de faire jouir les agriculteurs et les négocians d'une vaste et bien intéressante contrée, d'une navigation que la nature leur

a destinée, à laquelle ils ont des droits acquis par de grands sacrifices, et dont ils sont indûment privés depuis plus d'un siècle. Ce n'est pas des grands travaux de peu d'utilité qu'on réclame ; il s'agit de rétablir et de perfectionner une navigation dont les produits directs ou indirects peuvent s'élever annuellement à plus de trois cent mille francs, et dont les frais de construction ne dépasseraient peut-être pas un million (1).

Il s'agit d'activer les départs et les arrivages de quatre à cinq cent mille quintaux en denrées ou en marchandises, que la mauvaise saison rend, communément par terre, très-longs, très-coûteux et très-périlleux....

Il s'agit enfin de seconder les intentions bienfaisantes de Sa Majesté Impériale et Royale, d'accroître les revenus de l'état, et de contribuer à la prospérité d'un vaste pays..... Motifs très-puissans, que l'auteur de l'histoire du canal du Midi défendrait avec sévérité, si le compte qu'on lui en a rendu était plus fidèle. Nous tracerons un tableau des dépenses et des produits présumés.

(1) Plus de la moitié moins, si l'on se bornait au projet de petite navigation, qu'on trouvera à la suite du grand projet.

SECONDE PARTIE.

TABLEAU

CONTENANT l'aperçu des frais de construction, pour rendre la Rigole de la plaine de Revel navigable, à l'instar du canal des Deux-Mers, et des produits présumés, résultant de cette navigation;

PRÉCÉDÉ des dimensions du grand canal et de la rigole, et autres documens concernant cet objet.

DIMENSIONS DU CANAL DES DEUX-MERS.

LONGUEUR:

	toises.	met^res.	miles.	
DE Naurouse à l'embouchure de la Garonne à Toulouse...	29,526	57,547	245	A***. p. 365 et 366.
De Naurouse au pont du bureau à Castelnaudary....	6,671	13,102	013	
Du pont du bureau à Castelnaudary à Foucaud, près Carcassonne.....	19,474	37,955	528	
De Foucaud à l'étang de Thau ou bout oriental du canal.	66,776	130,048	839	
LONGUEUR TOTALE...	122,447	238,653	625	*Ibid.* p. 383.

LARGEUR.

	toises.	pds.	pces.	metres.	millim.
A la surface de l'eau.....	10			19	490
A*** p. 124. A la base.....		32			
Francs - bords, *six toises* de chaque côté, en tout.....	12			23	388
Largeur Totale...	22			42	878

PROFONDEUR.

Voie d'eau.....		6		1	949
Ibid. Au - dessus de l'eau.....		2		0	650
Profondeur Totale.	1	2		2	599

ÉLÉVATION

Du point de partage sur les deux seuils.

Ibid. p. 383. De Naurouse à l'embouchure à Toulouse.....	32	1	11	62	990
De Naurouse au-dessus de la Méditerranée.....	96	5	11	189	029

QUANTITÉ D'ÉCLUSES

ET BASSINS D'ÉCLUSES.

	écluses.	bassins.	
De Naurouse à l'embouchure de la Garonne à Toulouse.....	17	26	A*** p. 381
De Naurouse au port de Castelnaudary.....	5	8	
Du port de Castelnaudary à Foucaud.....	18	27	
De Foucaud à l'écluse de Fonserane à Beziers.....	16	33	
De Fonserane à Bagnas.....	6	7	
Total des écluses et des bassins...	62	101	

Nota. En comparant l'élévation du point de partage sur les deux seuils, avec le nombre des bassins d'écluses qui existent de chaque côté, il est facile de reconnaître que leur chûte moyenne doit être d'un peu plus de sept pieds, leur longueur étant de 22 à 28 toises, et leur largeur assez considérable pour recevoir deux grandes barques. On peut en conclure que chaque bassin consomme, à chaque passage, plus de cent toises cubes d'eau.

TARIF DES DROITS PERÇUS SUR LE GRAND CANAL.

A***p.258. Dans l'ancien tarif, la lieue était composée de 3,061 toises, ce qui ne donnait pour toute la longueur du canal que 40 lieues.

La lieue du nouveau tarif n'étant que de 5,000 mettres ou 2,566 toises, il en résulte qu'on compte à présent, pour la même longueur, 48 lieues.

Ibid. p.267. Les droits du canal sont encore fixés pour toute sa longueur à 15 sols 2 deniers par quintal marc, ou par 5 miriagrames, ce qui revient à très-peu près à 1 c. 213 par lieue nouvelle, ci. 1 c. 213.

Les nolis ou salaires des patrons, susceptibles de quelques variations, peuvent néanmoins être évalués au terme moyen de 213 de centimes par lieue, ci..... 213.

Et le tout être porté, pour toute la longueur du canal, à..... 1 f. 12 c.

AUTRES NOTICES SUR LE CANAL.

Le plan du canal fut proposé par le grand Riquet en 1664, et son projet fut adopté en 1666. D. de R. pag. 147 et 148.

Cet immortel ouvrage fut commencé dans les premiers jours de 1667, et les barques purent aller d'un bout à l'autre en 1681; alors il avait coûté dix-sept millions, à vingt-six francs le marc d'argent, fournis;

SAVOIR:

Par le roi.....	7,484,054 f.
Par la province du Languedoc...	5,805,831 f.
Par Riquet.....	3,710,115 f.
TOTAL.....	17,000,000 f.

CANAL DE NARBONNE
OU DE LA ROBINE.

A*** p. 384. Le canal de Narbonne avec la Robine, n'ont que 10 écluses 11 bassins.

La Robine n'a encore, en quelques endroits, que quatre pieds d'eau, ce qui oblige d'alléger les grandes barques qui y passent, d'environ un tiers de leur chargement.

Ibid. p. 156 et 163.

RIGOLE DE LA MONTAGNE.

A***. p. 99.

Largeur, sans francs-bords.	1 toise 4 pieds.
Profondeur de l'eau coulant rapidement.....	3 pieds.
Longueur, depuis la prise Dalzeau jusqu'au Saut-des-Cammazes.....	14,600 toises.

Sus ces 14,600 toises de longueur, il y en a 2,845 taillées dans le roc vif, et où le roc et le sol sont quelquefois tranchés à la profondeur de plusieurs mettres.

DIMENSIONS

DE LA RIGOLE

DE LA PLAINE DE REVEL,

Depuis le moulin du Purgatoire 832 toises au-dessous du village de Durfort jusqu'à Naurouse.

LONGUEUR.

	toises.	pds.	metes.	milles.	
Depuis le moulin du Purgatoire au pont Crouzet.					D. de R. p. 278.
Depuis la chaussée du pont Crouzet, qui sert à dériver les eaux du Sor, pour former la rigole jusqu'au Port-Louis, près Revel.....	1,300		2,533	745	A*** p. 338. *Ibid.* p. 100 et 101.
Du Port-Louis aux Thomases.....	4,080		7,952	064	
Des Thomases à Naurouse.....	13,300		25,922	171	
Total de la longueur de la rigole, depuis le pont Crouzet à Naurouse.	18,680		36,407	980	

PENTES.

		toises.	pds.	mètes.	milès.
A*** p. 340. D. de R. p. 278.	Il résulte du procès-verbal tenu par les commissaires nommés le 4 février 1664, par les états du Languedoc, pour faire faire à Toulouse et ailleurs, en leur présence, les vérifications et opérations nécessaires pour la construction du canal à établir pour la jonction des deux mers, que la pente effective depuis le moulin du Purgatoire, près Durfort, jusqu'à la fontaine de Lagraye à Naurouze, est de.....	11		21	439
	Sur quoi il faut observer, que du moulin du Purgatoire au Port-Louis, près Revel, il y a cinq moulins, dont la chûte peut être estimée; savoir:				
	Moulin du roi, estimé par A***. p. 242, à 12 pds.				
	Moulin du Lauzin qu'on peut porter à..... 11				

Moulin

	toises.	pds.	metes.	milles.
Moulin du pont Crouzet à..... 10 pds.				
Deux moulins, dits des Pères, à. 20				
Autre pente de l'eau entre lesdits moulins..... 2				
En tout, neuf toises un pied, qu'il faut déduire de la pente totale, pour connaître celle qu'il y a du Port-Louis à la fontaine de Lagrave, ou en amont des moulins de Naurouse.	9	1	17	866
Reste.....	1	5	3	573
Autre pente, depuis le niveau de la rigole ou fontaine de Lagrave, en amont des moulins de Naurouse, jusqu'au niveau de la retenue du Médecin, suivant A***. page 121.....	3		5	847
Pente totale, depuis le Port-Louis au point de partage actuel.....	4	5	9	420

LARGEUR.

	toises.	pds.	metes.	milles.
A*** p. 101. Ouverture de la voie d'eau.....	4		7	796
Largeur à la base....		12		
Les francs-bords sont de six toises de chaque côté, *en tout*.....	12		23	388
Largeur des francs-bords et de la voie d'eau.	16		31	184

PROFONDEUR.

La profondeur de la rigole est assez généralement de neuf pieds, dont deux pieds d'eau en temps ordinaire, ci... 1 3 2 923

BASSIN DE SAINT-FÉRIOL.

Ibid. p. 104. Le bassin de Saint-Fériol est situé à 3,000 mètres, ou 1,539 toises de la ville de Revel.

La première pierre de cet ouvrage immortel fut posée le 17 novembre 1667.

	toises.	pds.	metres.	milles.	A*** p. 105, etc.
Sa longueur est de huit cents toises.....	800		1,559	200	
Sa largeur de quatre cents.....	400		779	600	
Sa plus grande profondeur de quatre-vingt-dix-neuf pieds, ci.....	16	3	32	158	
Sa superficie est de cent soixante-quinze mille toises carrées.....	175,000		663,879	776	
Il contient neuf cent trente-neuf mille cent quatre toises cubes d'eau.	939,104		6,952,250	013	

On évalue à 9,000,000 de toises carrées, la surface des bassins qui versent les eaux des pluies dans ce réservoir, ou dans les rigoles qui peuvent les y amener.

Il a deux vanes ou déversoirs, par où s'écoulent 26 pieds d'eau ; les 76 pieds restans s'échappent par trois robinets de 9 pouces de diametre chacun. *Ibid.* p. 1

Les grandes eaux, ainsi qu'on appelle celles que donnent ces trois robinets, mettaient, ci-devant, de 12 à 14 heures pour arriver au point de partage ; mais depuis qu'on a enlevé quelques encombremens qui s'était formés dans le lit de la rigole, et qu'on y a opéré quelques petits alignemens, elles n'en mettent plus que de sept à huit, et parcourent, dans ce temps, dix-neuf mille cinq cent quarante-trois toises.

Du couronnement de la digue au sommet de la

pyramide de soixante pieds de haut, qui s'élève au-dessus de la tête de la voûte d'Enfer, les dégrés d'abaissement de l'eau sont comptés sur le mur et ensuite sur la pyramide.

Le grand volume des eaux de Saint-Fériol ne peut excéder 14,647 toises cubes, mesurées par heure au point de partage, sans exposer la rigole à des submersions, qui pourraient emporter les berges faibles.

La digue de Saint-Fériol est formée de trois murs, dont les deux extrêmes sont éloignés d'environ 32 toises de celui du milieu, qui a mille pieds d'élevation.

Cette digue est traversée par deux voûtes, dont l'une supérieure s'appèle voûte d'Enfer, et l'autre inférieure porte le nom de voûte de Vuidange, parce que c'est par elle que se vuident les principales eaux du bassin.

BASSIN DE LAMPY.

114. Le bassin de Lampy, situé sur la Montagne-Noire, a environ trois lieues au-dessus de celui de Saint-Fériol, fut construit pour fournir aux dépenses du canal de Narbonne.

La digue de barrage de ce bassin n'a que 60 toises de longueur à son couronnement, réduite à 35 à sa base; et comme le talut du parement intérieur est d'un pouce par toise, son épaisseur est réduite à 16 toises dans sa partie la plus élevée, qui se porte à 50 pieds.

Ce réservoir contient 3,698,290 metres ou 500,000

toises cubes d'eau, qui s'échappent par quatre parties de trois pieds de haut, sur une égale largeur, disposées en sautoir, les unes au-dessus des autres, à une distance de 13 pieds chacune, et fermées par des vanes qu'on va placer au moyen des escaliers qu'on a pratiqués dans l'épaisseur du mur.

La dépense du canal de Narbonne est, dit-on, devenue si considérable, que le bassin de Lampy, destiné, dans le principe, à y pourvoir pendant toute l'année, ne peut a présent y suffire pour plus de 15 jours, et que le grand canal est obligé de fournir l'excédant. A*** p. 117.

BASSIN DE NAUROUSE.

Le bassin de Naurouse est situé au point de partage des eaux du grand canal, entre l'Océan et la Méditerranée, à 17,380 toises de Revel, à 19,543 du bassin de Saint-Fériol, et à 6,671 du pont du port de Castelnaudary, toutefois en suivant les diverses sinuosités que parcourent les eaux.

Ce bassin est creusé dans le roc ; sa figure est celle d'un octogone oblong, dont les faces sont de 68 toises ; il en a 544 de pourtour, sa largeur est de 150, et sa longueur de 200 ; il est revêtu de pierre de taille. *Ibid.* p. 118.

Il s'est comblé par les dépôts successifs des eaux de la rigole ; inconvénient qu'on eût pu prévenir en faisant un manœuvrage de vase pareil à celui de *Ibid.*

Saint-Fériol, au moyen de l'épenchoir qui verse les eaux dans le Fresquet.

A*** p. 119. Ce terrain d'alluvion est aujourd'hui planté en peupliers ; on a conservé une rigole intérieure le long des quais, pour pouvoir conduire les eaux jusqu'aux deux écluses du Médecin et de Montferran, qui soutiennent la retenue du Médecin, ou retenue du point de partage. A la première de ces écluses, on mesure la portion des eaux nécessaires à la branche orientale du canal, pour sa dépense journalière ; et à la seconde, celle qui est nécessaire à la branche occidentale jusqu'à la Garonne.

Ibid. p. 119. Pendant le cours de la navigation l'on observe de ne laisser arriver au point de partage que les eaux nécessaires à sa dépense journalière, qui est fixée à 57,752 metres 652 milimetres ou 7,808 toises cubes d'eau par 24 heures, dont les deux tiers coulent vers la branche orientale, et le tiers restant vers la branche occidentale.

Ibid. p. 120 et 121. Le rétablissement du bassin de Naurouse, et l'agrandissement dont il est susceptible, paraissent commandés par des considérations d'une importance majeure. Ce bassin serait une réserve qui équivaudrait à toute autre, en égalisant et réglant à volonté la fourniture des eaux pendant l'année de navigation ; en recevant et retenant pendant le chaumage, les eaux inférieures à Saint-Fériol, qui s'écoulent pendant près de 40 jours à pure perte ; enfin, en servant de grande-cale où resterait la plus grande partie des dépôts que le eaux amènent dans le canal, par le défaut de cet intermédiaire, et qui seraient ensuite

On a copié mot à mot.

enlevées, soit par des manœuvrages d'eau, soit en faisant agir un ponton qui entretiendrait le curement de ce réservoir.

La première partie du projet se bornerait au rétablissement de l'ancien bassin, avec un médiocre rehaussement aux digues, que l'on effectuerait au moyen des terres provenant du curement. On sent qu'il conviendrait de relever à proportion le quai qui borde le bassin, ainsi que les autres maçonneries.

Dans cet état, le bassin de Naurouse pourrait contenir près de 443,766 metres cubes (60,000 toises) d'eau, supérieure au niveau de l'écluse du Médecin.

La seconde partie du projet aurait pour but de donner à ce bassin tout l'agrandissement dont il est susceptible; et comme il y a 5 mettres 845 milimettres 18 pieds de chûte, depuis le niveau de la rigole en amont des moulins jusqu'au niveau de la retenue du Médecin, en profitant de toute cette hauteur, et en éloignant du centre les digues à mesure qu'elles seraient exhaussées, on pourrait peu-à-peu, au bout de quelques années, porter la capacité de ce bassin à 120,000 toises cubes.

ÉTAT DES DÉPENSES

PRÉSUMÉES nécessaires pour rendre la rigole de la plaine de Revel susceptible d'une navigation égale à celle du grand canal.

1°. QUOIQUE le grand canal ait dix toise d'excavation, il suffirait que celui de Revel en eût sept, attendu que les plus grandes barques qu'il serait dans le cas de recevoir, n'ayant que seize pieds dans leur plus grande largeur, il s'en faudrait de dix à douze qu'elles se touchassent en se croisant. Or, comme la voie d'eau de la rigole a quatre toises de large, et que chacun de ses francs-bords en a six, on pourrait se dispenser d'acheter du terrain pour l'élargissement de son lit, puisqu'en prenant les dix-huit pieds dont on voudrait l'élargir sur les francs-bords, il en resterait encore assez pour un chemin de halage, et pour y faire de plantations. Ainsi, cet article, relatif à l'achat du terrain pour l'élargissement du lit de la rigole, ne doit être porté en dépense que pour mémoire..... 0 fr. 0 c.

2°. L'élargissement de la rigole étant supposé devoir être de 18 pieds, sur une longueur de 16,880 toises en partant du nouveau port de Revel, à 500 au-dessous du Port-Louis, il en résulterait un déblai d'environ 75,000

toises

toises cubes, en comptant sur 9 pieds de profondeur, qui, à raison de 4 f. reviennent à..... 300,000 f. 0 c.

Nota. *Les renseignemens que nous nous sommes procurés avec des entrepreneurs de chemins, nous ont appris que les déblais ordinaires coûtaient actuellement, soit à jet, soit à une distance de vingt à vingt-cinq pas, 30 centimes le metre cube; ce qui revient, à très-peu-près, à 48 sous la toise. C'est donc la porter très-haut que de le mettre à 4 francs.*

3°. S'il est vrai que dans l'origine on avait construit 14 écluses pour la navigation de la rigole, c'est qu'alors on n'employait que de petits bateaux, qui n'avaient besoin, tout-au-plus, que de deux à trois pieds d'eau; mais comme ces petites retenues n'élevaient suffisamment les eaux qu'à une petite distance, il fallait beaucoup les multiplier; au point que Sarrat et Comp°. prétendent que Laval en avait trouvé le vestiges de 17, et que les descendans de Riquet assurent que leur aïeul en avait fait construire 24. A***. ch. 3, p. 103. D. de R. p. 67.

Quoi qu'il en soit de ces variétés sur le nombre des petites écluses qui ont

---

300,000 f. 0 c.

Transport..... 300,000 f. 0 c.

autrefois existé sur la rigole, comme il s'agit maintenant de donner au canal proposé une force suffisante pour recevoir des bateaux du port de deux mille à deux mille quatre cents quintaux, tout se réduit à connaître, avec quelque précision, la hauteur qu'il faudrait donner à l'eau pour porter cette charge, et la pente effective du lit de la rigole, depuis Revel jusqu'à Naurouse.

On a déjà vu que cette pente est au plus de 12 pieds, ou à très-peu-près, d'un dixième de ligne par toise; et nous pensons que 5 pieds d'eau, par tout réguliers, pourront porter les plus fortes charges que reçoit le canal.

Il suit de-là, qu'on n'aurait rigoureusement besoin que de deux écluses, depuis Revel jusqu'en amont des moulins de Naurouse; cependant, comme il serait possible que l'eau s'élevât trop, relativement à la hauteur des berges et à leur force, et qu'il pût en résulter quelques inconvéniens (ce que d'ailleurs une exacte vérification pourrait éclaircir), nous allons baser nos calculs sur la nécessité de faire quatre écluses; attendu que si l'on peut exécuter le projet avec moins,

300,000 f. 0 c.

Transport..... 300,000 f. 0 c.

ce sera un avantage de plus pour les entrepreneurs et pour le public.

Nous supposons donc qu'on divisât ce canal en quatre retenues d'une égale longueur (malgré que certaines circonstances pussent forcer à s'écarter de cette régularité) , il en résulterait que le point supérieur de chaque retenue, qui, dans notre supposition, aurait 4,220 toises de long, serait plus élevé que le point inférieur de trois pieds, de manière que pour mettre la partie supérieure de niveau avec la partie inférieure, il faudrait faire un recreusement, dont le terme moyen serait de 18 pouces, qui, sur une largeur de 30 pieds qu'il est censé qu'aurait la base du canal, et une longueur de 16,880 toises, occasionnerait un déblai de 21,100 toises cubes, qu'à raison du tuf et du roc qu'on rencontrerait assez fréquemment nous portons à huit francs, ci..... 168,840

4°. Pour quatre écluses, et autant de baraques pour les éclusiers, à 25 mille francs..... 100,000

5°. Pour divers ponts à construire ou à refaire, à la charge des entrepreneurs..... 50,000

618,840 f. 0 c.

Transport..... 618,840 f. 0 c.

6°. Pour le port de Revel, que nous estimons devoir être, au moins, de cent toises de long, en partant du pont du grand chemin de Carcassonne, et en descendant, sur trente de large, non compris les francs-bords; en sorte qu'il faudrait acheter, pour cet objet, 2,400 toises carrées de terrain, qui en cette position pourrait coûter 125 centimes la toise, ci.... 3,000 f.

On peut compter sur un déblai de 3600 toises cubes, à 4 f..... 14,400

Plus, il faut compter sur 300 toises de maçonnerie, qui, à cause de la proximité du moîlon, du sable et de la chaux, coûteraient tout au plus, sur une épaisseur de deux pieds et demi, 25 f. 7,500

Plus, pour la pierre de taille, pour le couronnement des murs et autres objets, vingt mille fr., ci. 20,000

44,900

7°. Pour le rétablissement du bassin de Naurouse, cinquante mille francs, que nous ne devons porter que pour mémoire, attendu que cette répara-

663,740 f. 0 c.

Transport..... 663,740 f. 0 c.

tion est indispensable pour l'intérêt du grand canal; qu'elle est, dit-on, sur le catalogue des ouvrages qui doivent y être faits incessamment, et qu'elle n'est point absolument nécessaire à la navigation de Revel, ci. 0

8°. Pour deux ponts-acqueduc pour faire passer, comme on le fait actuellement sur des cales en bois, les petits ruisseaux de Saint-Fériol et de Frondet, qui passent de cette manière sur la rigole..... 20,000

9°. Pour quelques versans qui peuvent être jugés nécessaires..... 10,000

10°. Pour autres maçonneries imprévues que peut nécessiter un canal de près de 17,000 toises de long, presque toujours tracé sur le penchant des côteaux, cent mille francs, ci.. 100,000

11°. Changement d'un moulin à Naurouse..... 10,000

12°. Maison à Naurouse pour un employé, elle existe..... 0

13°. Écluse triple à Naurouse pour descendre les barques d'en amont les moulins, jusques dans la retenue du Médecin, plus basse de 18 pieds, ou pour les faire monter, et autres maçonneries pour former l'embouchure, cent mille francs, ci..... 100,000

903,740 f. 0 c.

Transport.....	903,740 f. 0 c.
14°. Pour deux ou trois petits ports ou rades foraines, qu'il faudrait creuser sous Saint-Félix, Saint-Paulet et ailleurs, pour pouvoir y faire des chargemens, amarrer les barques et les rivières.....	20,000
	923,740 f. 0 c.

AUTRE ÉTAT APPROXIMATIF

De ce qu'il pourrait en coûter pour rendre la rigole de Revel propre à recevoir des bateaux du port, seulement, de deux à trois cents hectolitres.

Quelques personnes prétendent qu'il ne serait pas absolument nécessaire que les grandes barques du canal pussent arriver jusqu'à Revel, parce, disent-elles, qu'il serait rare qu'elles fussent complétement chargées pour cette contrée ; et que par conséquent n'y ayant aucun avantage pour les conducteurs à s'écarter de la route, il faudrait nécessairement entreposer, soit à Castelnaudary, soit à Naurouse, ce qu'elles porteraient pour le port de Revel, à moins qu'il ne se trouvât à leur passage des petits bateaux pour les prendre ; ce que d'ailleurs on pourrait facilement faire rencontrer, par le moyen des correspondances, lorsque les objets seraient assez conséquens.

Ces personnes ajoutent, que quant aux chargemens en grains que voudraient faire, directement pour Agde, Cette, Lunel, etc., les négocians de Revel, il leur serait facile d'avoir un nombre suffisant de bateaux, qui les rendrait à point nommé au bassin de Naurouse, où les grandes barques les recevraient bord-à-bord.

Elles estiment que les transports s'opéreraient beaucoup plus promptement avec de petits bateaux qu'avec de grandes barques, que les entrepreneurs de ce nouveau canal, ou le gouvernement, s'il le faisait ouvrir à ses frais, y trouveraient un plus grand avantage, en ce qu'avec le tiers, environ, des dépenses qu'il faudrait faire pour exécuter le premier projet, on aurait un produit égal, et que le commerce ne perdrait rien.

Quoi qu'il en soit de cette opinion, dont nous devons laisser l'examen et la solution à des hommes plus expérimentés que nous en cette partie, nous allons présenter l'aperçu de ce que nous présumons qu'il en coûterait pour établir une pareille navigation.

1°. Comme il parait que les bateaux qui voguèrent sur la rigole, depuis 1705 jusqu'en 1725, sur la direction de Laval, n'avaient que 6 pieds de large, dans le milieu, sur 24 de long, et qu'ils portaient environ 200 sacs, mesure de Revel, ou 200 hectolitres bled; nous croyons que pour porter de bateaux d'une pareille capacité, et même de 300, il suffirait de donner à la rigole une largeur régulière de 18 pieds à sa base, ce qui donnerait lieu à un déblai de 6, dans toute sa longueur, qui, sur 9 d'élevation, donne-

rait une quantité de 25,320 toises cubes, à 4 francs, montent..... 101,280 f. 0 c.

2°. La pente de la rigole étant, comme on l'a vu, plus haute d'un dixième de ligne par toise, et sa largeur, à la base, de dix-huit pieds, on conçoit aisément qu'en divisant sa longueur en quatre parties aussi égales que les localités pourraient le permettre, on aurait quatre retenues dont le bout supérieur serait élevé sur l'inférieur d'environ trois pieds. Or, en élevant la base de la partie inférieure de dix-huit pouces, et en baissant d'autant celle de la partie supérieure, pour les niveler, on n'aurait à faire à la base de chaque retenue qu'un déblaiement, dont le terme moyen serait de neuf pouces sur une longueur de 16,880 toises, ce qui donnerait 6,330 toises cubes à 8 fr.. 50,640

3°. Pour quatre petites écluses (ou plutôt quatre demi-écluses, puisqu'elles ne pourraient avoir que trois pieds de chûte), et autant de barraques pour les éclusiers, à 15,000 fr. 60,000

4°. Pour autre écluse à trois bassins qu'il faudrait construire à Naurouse, et pour autres ouvrages qui peuvent

211,920 f. 0 c.

être

Transport.....	211,920 f. o c.
être jugés nécessaires pour former la jonction de la navigation de la rigole avec celle du grand canal, ci.....	70,000
5°. Pour les deux acqueducs des ruisseaux de Frondet et de Saint-Félix.....	20,000
6°. Pour quelques ponts à reconstruire.....	30,000
7°. Pour le port de Revel.....	45,000
8°. Pour trois autres petits ports où les bateaux pussent amarrer et se revirer, et pour la plus grande commodité des riverains.....	12,000
9°. Pour quelquels versans qui peuvent être jugés nécessaires.....	10,000
10°. Pour un changement de moulin à Naurouse.....	10,000
11°. Pour autres maçonneries imprévues, etc.....	30,000
	438,920 f. o c.

ÉTAT DES PRODUITS PRÉSUMÉS.

EXPORTATIONS.

	Quintaux marc, composés de cinq miriagrames.
1°. Grains de la plaine de Revel et pays circonvoisins, 100,000 hectolitres, faisant.....	150,000
2°. Charbon de terre, venant de Cramaux, près Alby, destiné pour l'Aude et l'Arriège.....	5,000
3°. Autre charbon ou bois de chauffage, que fournirait la Montagne-Noire à la contrée d'entre Naurouse et autres.....	15,000
4°. Fourrages.....	5,000
5°. Marchandises manufacturées.	5,000
6°. Marbre d'une carrière ouverte près Dourgne, pour mémoire....	0
7°. Chaux cuite à Revel, qui aurait un débouché très-avantageux à Toulouse, pour mémoire.....	
8°. Merrein et bois de construction qui viennent du côté de Castres pour le canal et pour les futailles du Bas-Languedoc, pour mémoire, quoique ces objets s'élèvent à un nombre considérable de milliers de quintaux...	
	180,000

IMPORTATIONS.

	quintaux composés de 5 miriagrames.
1°. Sel destiné, non-seulement pour la plaine de Revel et ses environs, mais encore pour presque tout le ci-devant Albigeois et le Rouergue.	50,000
2°. Vins de l'Aude de de l'Herault, qui se consomment, années communes, dans la plaine de Revel, où ils arrivent par terre, et qui suivraient le canal.....	20,000
3°. Eaux-de-vie pour la plaine de Revel, Castres, Alby, etc...	3,000
4°. Pierre de taille des environs de Carcassonne, dont la plaine de Revel manque absolument, et dont elle ferait une grande consommation, que nous ne portons cependant qu'en représentation de dix mille quintaux.....	10,000
5°. Bois de sapin, venant des Pyrénées, soit en poutres, chevrons, planches, etc.....	10,000
6°. Fers de l'Arriège.....	10,000
7°. Plâtre fabriqué à Saint-Paulet et à Ricaud, sur les bords de la rigole, dont le débouché pour la	
	103,000

	quintaux composés de 5 miriagrames.
Transport.....	103,000
plaine de Revel, Castres et les environs, est au moins de cinquante mille quintaux, que nous réduisons à vingt-cinq, comme ne parcourant pas toute la ligne, ci.....	25,000

Nota. *On pourrait ajouter à cette quantité, une quantité encore plus considérable de débris de plâtre que l'agriculture emploie utilement pour l'engrais des terres, et dont elle ferait une bien plus grande consommation, si le transport était moins coûteux et plus aisé.*

8°. Poterie, vererie, cuirs et cuivre.....	5,000
9°. Sucres, cafés, cotons des isles, drogues de teinture, tabacs, huiles de poisson, poissons salés, etc., venant de l'Occéan, ci.....	10,000
10°. Huiles d'olive, savons, laines, cotons, fils et autres matières premières, venant de la Méditerranée, pour les nombreuses fabriques qui existent depuis Revel jusqu'à la Caune.	50,000
11°. Autres objets de consommation que le commerce reçoit.....	50,000
	243,000

RÉCAPITULATION

DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

	quintaux composés de 5 miriagrames.
EXPORTATIONS.....	180,000
Importations.....	243,000
TOTAL DES IMPORTATIONS OU EXPORTATIONS.....	423,000

PROJET D'UN TARIF

A ÉTABLIR SUR LE NOUVEAU CANAL.

LE tarif sur lequel se perçoivent actuellement les droits sur l'ancien canal, est, comme on l'a déjà vu, de 1 centime 2|3 par lieue metrique, pour cinq miriagrames ou un quintal marc.

Nous ne croyons point qu'il y eût aucun inconvenient à porter ceux du nouveau à 2 centimes 1|2, ce qui fairait 16 centimes 1|2, sur une longueur de 6 lieues 3|4, composées, chacune, de 2,566 toises.

PRODUITS DIRECTS,

D'APRÈS LE TARIF CI-DESSUS PROJETÉ.

423,000 quintaux, à 16 centes. 1/2, donneraient.....	69,795 f. 0 c.
Le bateau de poste pourrait produire.	3,000
	72,795 f. 0 c.
A déduire, environ dix mille livres que l'administration ou les réparations de la rigole, rendue navigable, pourraient coûter, de plus qu'elle ne coûte actuellement, ci.....	10,795
TOTAL DES PRODUITS DIRECTS..	62,000 f. 0 c.

PRODUITS INDIRECTS.

Les produits indirects se composent;

1°. De la plus grande quantité de transports que la nouvelle navigation attirerait à l'ancien canal.

2°. Des économies qui en résulterait pour l'agriculture et pour le commerce.

ADDITION DES PRODUITS

POUR LE GRAND CANAL.

Le grand canal augmentera ses produits ;

1°. Par l'exportation de 180 mille quintaux qui arriveraient de Revel à Castelnaudary, lesquels suivraient le grand canal pendant l'espace de deux lieues et demie, depuis Naurouse jusqu'au port de ladite ville, à 1 centime 2l3 par lieue... 7,500 f. o c.

2°. Par les importations qui auraient lieu de Toulouse à Naurouse, formant une ligne de 11 lieues 1l2, et sur une quantité présumée de 10 mille quintaux, à 20 centimes..... 2,000

3°. Par les marchandises venant de la Méditerranée, qui, prenant à Agde ou à Beziers *la route de terre*, pour Castres, Alby ou les environs ; et qui, probablement, suivraient le canal, si celui de Revel était fait ; lesquelles on peut porter à 100 mille quintaux, parcourant une ligne de plus de trente lieues jusqu'à Naurouse, à 50 centes. 50,000

4°. Par les vins que la plaine de Revel reçoit de l'Herault et de l'Aude,

59,500 f. o c.

Transport.....	59,500 f. 0 c.
qu'on embarquerait, à-coup-sur, à Foucaut, et souvent trois ou quatre lieues plus bas, dont la quantité est portée vingt mille quintaux, qui, sur une ligne de dix lieues, paieraient 17 centimes, ci.....	3,400
5°. Par 10 mille quintaux de pierre de taille, à 17 centimes.....	1,700
TOTAL DE L'ADDITION AUX PRODUITS DU GRAND CANAL.	64,600 f. 00 c.

ÉCONOMIE

QUE la nouvelle navigation procurerait au commerce et à l'agriculture de la plaine de Revel, et des pays circonvoisins, qu'on peut considérer comme un produit réel, quoique indirect.

DANS la saison la plus favorable, la voiture de Revel à Castelnaudary, ou de Castelnaudary à Revel, est à dix sous le quintal marc; et en hyver, il s'élève, graduellement, jusqu'à vingt; en sorte que ce sera peut-être rester au-dessous du terme moyen, que de la fixer à quatorze pour tout le courant de l'année.

En

En adoptant le tarif que nous avons proposé, le quintal ne coûterait que trois sous quatre deniers, de Naurouse à Revel ; plus, dix deniers pour la partie du grand canal qu'il parcourrait de Naurouse à Castelnaudary, ou de Castelnaudary à Naurouse, et vingt-six deniers pour les nolis ou droits de patron ; en sorte que le tout réuni ne reviendrait qu'à trente-deux centimes par quintal, c'est-à-dire, environ cinq neuvièmes de moins qu'il n'en coûte par terre, de manière que sur une exportation de 180 mille quintaux il y aurait une économie réelle de. 70,000 f. 00 c.

Et sur une importation de 200,000. 77,775

TOTAL DE L'ÉCONOMIE..... 147,775 f. 00 c.

RECAPITULATION

Des produits directs ou indirects du nouveau canal.

1°. Produits provenans de la navigation de la rigole.....	62,000 f. 00 c.
2°. Augmentation de produits pour le grand canal, résultans de la navigation de la rigole.....	64,600
3°. Économies sur les frais des importations ou des exportations...	147,775
TOTAL DES PRODUITS DIRECTS OU INDIRECTS.....	274,375 f. 00 c.

Nota. *Independamment des avantages économiques que la navigation de la rigole procurerait, et de ceux résultans d'une plus grande facilité dans les opérations du commerce et de l'agriculture, qu'il est impossible d'apprécier, on pourrait encore ajouter l'économie sur l'entretien des routes, qui en serait une suite nécessaire, et sur les bras et sur les chevaux qui sont employés aux charrois, et qui tourneraient au profit de l'agriculture et de l'industrie.*

Un seul exemple suffira pour faire connaître l'importance de ce dernier genre d'économie.

Nous avons établi qu'indépendamment des grandes barques qui pourraient voguer sur le nouveau canal, il conviendrait, à raison de l'abondance des eaux et pour

accélérer les transports, d'y employer des bateaux d'un gabarit de deux à trois cents hectolitres.

Ces bateaux pourraient aisément, en deux jours et demi, charger à Revel, se rendre à Castelnaudary, décharger, recharger et revenir à Revel; et pour cela, il suffirait de deux personnes et d'un cheval.

Pour porter, par terre, de Revel à Castelnaudary, même quand les chemins sont beaux, deux cents hectolitres bled, il faut sept à huit grandes charrettes, autant de rouliers, et de 25 à 30 chevaux, et cette quantité double, presque, quand les chemins sont bourbeux, ou, ce qui revient au même, ils ne peuvent prendre que la moitié de la charge.

Un roulier peut à peine, en temps ordinaire, charger avec trois chevaux 25 hectolitres bled, qui à 18 sous, lui donnent..... 22 f. 50 c.

Le retour estimé à la moitié..... 11 25 } 33 f. 75 c.

Le patron en ne recevant que 2 sous 2 deniers par quintal, ou 3 sous 3 deniers par hectolitre, gagnerait, lors même qu'il n'en chargerait que deux cents..... 32 f. 50 c.

Et au retour..... 16 25 } 48 f. 75 c.

Maintenant qu'on compare la dépense que l'un et l'autre seraient obligés de faire, pour se nourrir et pour entretenir leurs équipages, et qu'on juge quel est celui des deux qui aurait le plus de profit au bout de l'année.

OBSERVATIONS

Relatives au changement de route que nous avons supposé devoir avoir lieu pour les marchandises destinées pour Castres, Alby, etc.

Il est possible qu'on dise, que mal-à-propos nous avons compris plus haut, dans les produits du nouveau canal et de l'ancien, le transport des marchandises que Castres, Alby et leurs contrées, reçoivent d'Agde, Beziers, Cette, etc. par le valon de Saint-Pons ; qu'il n'est pas probable que le canal de Revel fît abandonner une route plus abrégée, et qui ne coûterait peut-être pas d'avantage.

A cette objection, assez spécieuse, nous allons répondre par le calcul.

D'abord nous conviendrons, que si les rouliers étaient toujours prêts à charger les marchandises au fur et mesure qu'elles arrivent aux dépôts, il y aurait plus de célérité en leur faisant suivre la route de terre que celle de l'eau ; mais comme cela n'arrive pas toujours, qu'il arrive même assez fréquemment que les marchandises restent plusieurs jours dans les magasins, pendant lesquels il passe de barques qui remontent, et qui les porteraient promptement à Castelnaudary ; on peut croire que, sous ce rapport, le commerce n'éprouverait aucun préjudice.

Maintenant comparons ce qu'il en coûte actuellement par le valon de Saint-Pons, avec ce qu'il en coûterait si le canal de Revel était fait.

La voiture de Beziers et d'Agde est jusqu'à Castres, en temps ordinaire, de trois francs par quintal, petit poids, ce qui revient marc, ou par cinq miriagrames, à..... 3 f. 60 c.

Il en coûterait par le canal; SAVOIR:

De Beziers ou d'Agde à Castelnaudary.....	0 f. 77 c.	2 f. 14 c.
Commission à Castelnaudary.....	0 15	
De Castelnaudary à Naurouse.....	0 5	
De Naurouse à Revel.	0 27	
Commission à Revel..	0 15	
Voiture de Revel à Castres (chemins réparés).	0 75	

Économie par quintal marc, en suivant le canal..... 1 f. 46 c.

C'est à ceux qui savent calculer les petites épargnes, souvent répétées, à décider si une économie d'environ deux cinquièmes, sur le port d'une grande quantité de marchandises, dont la plupart sont d'un prix très-médiocre, et d'un poids très-considérable, ne serait pas un motif suffisant pour donner la préférence au canal.... Et cette préférence serait-elle problématique, si, comme il est très-possible et très-praticable, on faisait arriver ce nouveau canal jusqu'à Castres.

IDÉE D'UN PROJET D'ASSOCIATION

Pour la construction du canal de Revel, dans le cas le Gouvernement ne jugeât pas à propos d'en faire les frais.

En supposant que la dépense nécessaire à cette entreprise fût à-peu-près fixée par un devis estimatif, nous pensons que si un certain nombre de capitalistes; cinq, par exemple, formaient une compagnie, et mettaient en masse le tiers ou la moitié de la somme déterminée ; qu'elle obtînt du Gouvernement toutes les concessions et les autorisations dont elle aurait besoin pour l'exécution de son plan et la garantie des ses jouissances; qu'elle présentât un projet d'administration, propre à garantir les divers intérêts ; qu'ensuite elle divisât la somme qui lui resterait à fournir, en une quantité suffisante d'actions négociables de trois mille francs chacune : il est présumable que bientôt toutes ces actions seraient épuisées, et qu'en peu de temps on verrait éclore un superbe canal, également avantageux au public et aux actionnaires.

AUTRES OBSERVATIONS

Relatives au temps qu'il faudrait pour ouvrir cette navigation.

Ceux qui ne savent point que la canal du Midi fut tracé et rendu navigable dans moins de quatorze années ; qu'il fallut, dans un cours de quarante lieues marines, surmonter des difficultés qui étonnaient les génies les plus hardis, et aller chercher les eaux nourricières sur la Montagne-Noire, à plus de 30 mille toises du point de partage, et les y conduire par des rigoles artificielles et très-difficiles..... Ceux qui ignorent toutes ces circonstances, et qui se font d'un pareil ouvrage des idées extrêmement exagérées, répondent avec un certain découragement, lorsqu'on leur parle de l'ouverture du canal de Revel : fort bien ! mais quand est-ce qu'on le verrait fini ?..... Il leur semble qu'il faudrait peur cela plusieurs générations.

Or, pour fixer les idées sur le temps qu'on pourrait employer à cette entreprise, moyennant qu'on eût l'argent nécessaire, dont la somme ne serait pas d'ailleurs bien considérable relativement à l'objet, nous observerons ;

1°. Que la quantité de toises cubes de déblai ordinaire qu'il faudrait faire, pour la grande navigation, n'étant que de 75 mille, et trois hommes pouvant en

faire une par jour, ce ne serait que 225 mille journées qu'il faudrait employer pour cette partie, et que cinq cents hommes, divisés par escouades, feraient en quatre cent cinquante jours.

2°. Que le déblai pour niveler la base des bassins étant seulement de 21,100 toises, qui, à raison de certaines difficultés qu'on pourrait rencontrer, exigerait peut-être six journées de travail, dont cinq cents hommes viendraient à bout dans huit à neuf mois.

Quant aux ouvrages de maçonnerie, on pourrait y travailler, du moins en grande partie, en même-temps qu'aux déblais ; de telle sorte que dans trois ans, tout-au-plus, cette navigation pourrait être en activité.

Elle la serait bien plutôt, si l'on se bornait au *petit projet*.

TROISIÈME PARTIE.

TROISIÈME PARTIE.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

ON s'attendait, sans doute, qu'à la suite de sa théorie des rivières et des montagnes, qui avoisinent le canal des Deux-Mers, l'historien de ce superbe ouvrage ne se serait point borné, pour obvier à la pénurie des eaux, qui, en certaines années de stérilité, ralentit la navigation, à proposer l'envahissement de quelques prises d'irrigation, ou d'approvisionnemens de fontaines, qui se trouvent entre Revel, Soreze et Durfort, lesquelles ont de tout temps existé, et dont le produit serait insignifiant, précisément aux époques où on en aurait le plus grand besoin; ou bien, qu'après avoir, lui-même, reconnu l'injustice de la plupart de ces expropriations, et peut-être aussi leur inutilité, il indiquât, pour dernière ressource, la construction d'un nouveau bassin.

A*** ch. 1er.

Ibid. ch. 5, p. 241, 242, 243, 244 et 245.

Ibid. p. 245 et 246.

Ibid. p. 247.

Un nouveau bassin, tel que celui qu'on propose, aurait bien, sans doute, son utilité; mais cette utilité (1) serait-elle comparable aux avantages qui résulteraient pour le grand canal, d'un canal dérivé de la rivière de la Tore ou de la Bruyère, qui lui fournirait un supplément journalier, égal au moins, et peut-être supérieur au tribut que lui font, dans le même intervalle de temps, le Laudot et le Sor?

Or, n'est-il pas bien extraordinaire qu'on rejette une ressource d'une aussi haute importance; qu'on repousse le sein d'une aussi féconde nourrice, non moins utile que la première, sous prétexte que ses bienfaits seraient trop dispendieux, par les ouvrages

(1) Celui qu'on a le projet de faire au-dessus de la prise d'Alzau, dans la partie la plus élevée des eaux supérieures, sera infiniment plus avantageux que celui qu'on propose; en ce, qu'indépendamment d'une capacité triple, ses eaux, en passant par Lempy, pourraient être dirigées, à volonté, vers la plaine de Carcassonne, ou vers celle de Revel..... Et cependant encore, tous ces bassins, qui offrent de grandes ressources pour rétablir promptement la navigation, après les curages, et pour réparer les accidens fortuits, ne peuvent point suppléer les rivières qui sont absolument nécessaires pour l'entretien journalier des canaux.

qu'il faudrait faire, et les indemnités qu'il faudrait accorder..... A*** p. 247.

Certes, si le monarque et les ministres, qui dirigeaient son conseil, avaient été guidés par de semblables dispositions lorsqu'ils délibéraient sur le projet du canal des Deux-Mers, il est bien douteux que le grand Riquet et l'ingénieux Androssy eussent eu l'occasion d'acquérir cette célébrité glorieuse, qu'ils ont si justement méritée, par l'entreprise et le succès d'un des plus beaux, et sur-tout des plus utiles ouvrages que les modernes aient exécuté .....

La possibilité de joindre la rivière de la Bruyère à la rigole de Revel, une fois reconnue, pouvait-on raisonnablement avancer, pour en écarter l'entreprise, qu'elle serait trop dispendieuse ; du moins avant d'avoir prouvé, par de calculs exacts, que les avantages qui pourraient en résulter, ne seraient point relatifs aux dépenses qu'il faudrait faire ? *Ibid.* p. 246 et 247.

N'est-il pas de principe, que le trop dispendieux ne peut justement s'appliquer, en traitant de questions d'économie politique, qu'aux entreprises qui excéderaient les moyens, et dont l'utilité serait problématique ?.... Mais

serait-ce le cas dans l'hypothèse où nous nous trouvons ? . . . . Non ; peut-on assurer qu'il ne l'était, lorsqu'on résolut de tracer, souvent dans le grain le plus dur, une rigole de 14,600 toises sur le revers septentrional de la Montagne-Noire, pour conduire les eaux des rivières supérieures jusques dans Saint-Fériol..... Alors il était seulement question de pourvoir aux premiers besoins d'un canal encore naissant. Maintenant il s'agit de suppléer, non-seulement à la stérilité qu'occasionnent les années de sécheresse ; mais encore de se procurer, en temps ordinaire, un supplément, que l'accroissement progressif de la navigation rend de plus en plus nécessaire.

A***. p. 99.

Aulieu donc d'énoncer une opinion contraire à la dérivation, vers le grand canal, des eaux de la Tore, l'auteur n'aurait-il pas mieux atteint son but, en opinant en faveur de cette dérivation, et en employant les moyens qui étaient en son pouvoir pour s'assurer s'il était possible, ou non, de joindre à la Tore une partie des eaux de l'Agout ?...

L'Agout et la Tore, coulant à-peu-près dans la même direction, et se joignant à une petite distance au-dessous de Castres et de la

Bruyère, semblent indiquer qu'il serait, peut-être, possible de les réunir au point, ou à-peu-près, de la dérivation de cette dernière. C'était du moins un problême, dont la solution devrait se trouver, ce nous semble, dans un chapitre uniquement destiné à chercher les moyens d'augmenter le volume des eaux nourricières du grand canal. A***. ch. 5.

Cependant, quelque résultat qu'eût eu cette sollution, une foule de considérations de la *plus haute* importance devaient faire donner la priorité aux eaux de la Tore, sur les petits ruisseaux, sur les faibles ressources qu'on a indiquées.....

Les eaux de la Tore étant à elles seules, comme nous l'avons déjà observé, d'un volume au moins égal à celles du Laudot et du Sor, réunies, il en résulterait, pour le grand canal, un supplément qui le rendrait propre, en tout temps, à la plus active navigation; ce qui suffit, sans doute, pour motiver la première et la principale considération....

Une seconde, qui suit immédiatement, c'est que puisque les deux tiers des eaux qui arrivent actuellement à Naurouse, suffisent encore au service de la partie orientale du canal jusqu'à Carcassonne, le surplus pourrait

être dirigé vers Toulouse, et faciliter la continuation projetée de cette autre partie jusqu'à Moissac (1).

Une troisième considération, qu'on peut regarder comme une des plus importantes, puisqu'elle tient à l'humanité, c'est que cet accroissement journalier des eaux nourricières, en rendant la navigation praticable *dans le temps de la plus grande stérilité*, ferait cesser les motifs qui peuvent avoir
A***. p. 60. fait fixer les curages dans la canicule, et permettraient par conséquent de renvoyer ces opérations insalubres jusqu'à la fin d'automne, après le retour de Bordeaux, afin de préserver les riverains du canal, des maladies contagieuses et meurtrières qu'elles occasionnent annuellement !.....

A ces considérations d'une intérêt majeur, se joignent d'autres non moins dignes de

---

(1) Si l'on se servait de l'Arriège pour le canal de Moissac, ce qui peut paraître plus naturel ; le supplément des eaux que recevrait Naurouse pourrait alors être distribué de manière à favoriser l'introduction du petit cabotage ; du moins depuis Toulouse jusqu'à Narbonne. Ce cabotage mettrait beaucoup de célérité dans les transports, et serait par conséquent d'une utilité bien difficile à apprécier.

l'attention publique ; elles se présentent à nous avec affluence, lorsqu'assis sur la montagne de Saint-Fériol, nous contemplons cette superbe plaine de Revel, et les pays adjacents, où l'œil de l'observateur est si agréablement captivé par les variétés de l'agriculture..... Lorsque nous voyons serpenter sous nos yeux, et couler par une pente douce, à sa destination, cette oisive rigole, qui n'attend qu'un signal pour devenir navigable..... Lorsque, tournant ensuite nos regards vers ces montagnes industrieuses, qui forment comme un croissant autour de la ville de Castres, dont elle est l'entrepôt et le centre, et que nous songeons que cette intéressante cité est destinée à devenir, par ses manufactures et son heureuse situation, une des principales villes du commerce intérieur, nous ne pouvons nous empêcher de nous écrier : Que de motifs pour accélérer la construction d'un canal, qui peut la faire communiquer aux deux mers, par le point de Naurouse!.....

Alors, de nombreuses fabriques et un commerce en tout genre, très-étendu, reçoivent et expédient plus promptement, et à moins de frais.

Les cultivateurs ne sont plus exposés à voir languir, et même à voir dépérir dans leurs greniers l'excédant de leurs grains, ou à ne pouvoir les expédier qu'à des conditions extrêmement onéreuses, et toujours avec la perte d'un temps précieux.....

Alors, les forêts nationales et particulières, A***. p. 79. qui couvrent le côté nord de la Montagne-Noire, trouvant à leurs pieds une issue facile et peu coûteuse, fourniront avec abondance, jusqu'à Toulouse, des bois durs pour la construction, du bois de chauffage et du charbon qui manquent dans cette contrée.... Elle manque aussi de fourrages, et les fourrages y abonderont, parce que ce canal, en traversant un pays couvert de vastes prairies, aulieu d'en diminuer le produit, en les privant des eaux qui les fertilisent, pourraient au contraire leur en fornir au besoin par sa surabondance; bien différent en cela des moyens qu'on a proposés, dont l'exécution acheverait de steriliser des terres qui ont déjà tant perdu par la privation de la plupart de celles qui les arrosaient autrefois.

Ainsi, le nouveau canal qu'on propose, loin de porter quelque préjudice aux propriétés près desquelles il passerait, tendrait, au contraire à les améliorer.

L'ancien canal, en recevant de nouveau un secours regulier et très-abondant, dont il ne peut plus se passer, verrait accroître journellement ses produits.

Le Gouvernement pourrait, en cas de nécessité, faire transporter les fourrages et les autres effets militaires qu'il prendrait dans cette contrée, avec une facilité que les embarras qu'on éprouvait à cet égard, dans ces dernier temps, doivent faire considérer comme bien précieuse.

L'agriculture, le commerce et l'industrie d'une grande population, d'un vaste et fertile pays, jouiraient enfin des avantages d'une navigation que la nature leur a destinée, et que la justice leur doit.

Qu'aurait-on à opposer à l'exécution d'un pareil projet ? des idées parcimonieuses et quelques petits intérêts.

N'est-il pas de toute vérité, que plus les canaux sont multipliés, plus le commerce s'étend, et plus l'agriculture se perfectionne ; que plus on facilite les moyens de communication, plus les échanges se multiplient ; plus il se forme de relations, et plus la civilisation et les arts étendent leurs progrès.

En publiant ce projet du rétablissement de

la rigole de la plaine de Revel, nous n'avons d'autre but que d'être utile à nos concitoyens, et de seconder les intentions paternelles du MONARQUE-LIBÉRATEUR. Nous livrons l'incorrection du style, et l'insufisance de nos ressources littéraires, à l'indulgence de nos lecteurs, bien convaincus qu'ils nous feront grâce en faveur du motif pur et légitime qui *nous anime.*

FIN