



SUPPLÉMENT AU MÉMOIRE,

*Sur le projet de destruction du Moulin du
Château-Narbonnaix.*

I. **L'**ON ne connoît d'autres objets de commerce pour la navigation dans la partie supérieure de la Garonne en descendant, que les bois de construction, le bois à brûler, le merrain pour les futailles, le charbon, & les grains de quelques particuliers dont les fonds sont à portée des rivières de Garonne & de l'Ariège.

Le bois à brûler & le charbon, & la plus grande partie du bois de construction se consomment à Toulouse, ainsi que la chaux & le plâtre, qui viennent du côté de Cazerès: il suffit donc que tous ces objets puissent descendre librement jusqu'au port Garaud, où s'en fait le dépôt & la vente.

A l'égard de la partie du bois de construction & du merrain

qui peut être destiné pour descendre au-delà de Toulouse, une expérience de plus de six siècles nous atteste & nous apprend qu'elle a toujours passé par le pertuis du Château sans aucun danger, puisqu'il est sans exemple qu'on y ait vu périr aucun radeau, qui est ce dont on s'est toujours servi pour faire naviger le bois de construction & le merrain, ni aucune des barques dans lesquelles on porte la chaux & le plâtre, qui doivent descendre jusqu'à Bordeaux.

A l'égard des grains, on a déjà observé qu'il n'en descendoit d'autre que celui de quelques particuliers qui ont leurs fonds à portée des deux rivières; & cet objet est très-peu conséquent pour le commerce, parce qu'après environ 4 lieues au-dessus de Toulouse, il s'en recueille très-peu, n'y ayant dans ces pays de montagne, soit du côté de Garonne, soit du côté de l'Ariège, que des seigles & des bleds noirs qui se consomment dans le pays pour la nourriture des habitans; le froment qui s'y recueille étant nécessaire, quoique suffisant, pour l'approvisionnement des Villes qui sont dans cette partie.

Tout le monde fait d'ailleurs que le commerce des grains n'a lieu dans Toulouse que pour le Languedoc, la Provence & le Roussillon, & qu'il est bien rare qu'on en fasse descendre à Bordeaux: or, ces grains sont transportés sur des charrettes du Port Garaud au bassin du canal royal, situé au Fauxbourg St. Etienne; & il ne faut pas imaginer que quand bien même il y auroit un passage libre pour les faire voiturer par le nouveau canal de St. Pierre, les Commerçans y fissent passer leurs grains, puisqu'ils auroient à payer des frais bien plus considérables pour ce trajet, qui seroit de plus d'une lieue & demie de France, sans compter les droits qu'ils seroient obligés de payer à l'écluse & au canal de St. Pierre, & ceux du canal royal, tandis qu'il n'y a pas un trajet d'un quart d'heure avec les charrettes, sans avoir aucun droit à payer.

De plus, la destruction du Moulin du Château & de ses chaussées, ne facilitera pas la navigation pour le transport du bois qu'on dit être très-abondant sur les rives de la rivière de

l'Ariege, puisque cette riviere n'est pas navigable depuis Haute-Rive jusqu'à Saverdun & au-dessus; sans compter qu'à Haute-Rive il y a une chaussée & une Manufature & qu'il y en a une aussi à Saverdun avec un moulin qui appartient à M. le Comte de Pauliac; chaussée & moulin qui ne peuvent être à la disposition de la Province de Languedoc, comme étant situés dans la Province & la Comté de Foix.

Cette même considération s'oppose au transport par eau du fer qui se fabrique dans les différentes Forges qui sont dans la Province de Foix, où elles sont les plus considérables & en plus grande quantité. Au moyen de quoi il paroît évidemment qu'il n'y a point d'objet de commerce pour la navigation de la partie supérieure de la Garonne, même en descendant. Si Nosseigneurs des États en connoissent d'autres, les Actionnaires du Moulin conviennent de bonne foi qu'ils n'ont pas sur ce point des lumières aussi supérieures, ni des renseignemens aussi étendus qu'eux.

Voudra-t-on creuser un canal à la riviere de l'Ariege, & extirper les graviers & les rochers qui sont dans le lit actuel? Outre que cet ouvrage seroit très-difficile, pour ne pas dire impossible à exécuter, & qu'il entraîneroit des frais immenses, il suffit de connoître les caprices de cette riviere pour se convaincre de son inutilité, en ce que suivant toujours sa direction naturelle vers la rive droite, elle abandonneroit bientôt ce canal, & s'en donneroit un autre, ou que tout au moins elle combleroit dans peu de temps ledit canal avec les graviers immenses qu'elle entraîne dans son cours.

Il faut raisonner de même, à l'égard de la riviere de Garonne, où il y auroit également à détruire jusques à Cazeres la chaussée de la Terrasse qui la barre en entier, celle de Maurand, celle de Palamini, celle de Roques qui appartient aux Chartreux, ainsi que les Moulins & les Manufactures que ces chaussées font travailler; il est constant qu'au-dessus de Cazeres la riviere de Garonne n'est gueres plus navigable que celle de l'Ariege.

II. On n'établira jamais un chemin solide & durable , pour le pays de Foix , sur la rive droite de Garonne & de l'Ariege , par la raison qu'il ne pourra l'être que le long des côteaui , & en beaucoup d'endroits sur les côteaui mêmes , dont les terrains font très-fablonneux & continuellement dégradés par les ravins & les sources qui naissent de ces côteaui , lesquels attirent continuellement la riviere vers eux. C'est une vérité démontrée , par l'expérience de tous les temps & de tous les Pays , que toutes les rivieres ont leur direction naturelle vers les côteaui & les montagnes ; au-dessus des chaussées du Moulin du Château , & en remontant jusqu'à la source de l'Ariege , ou la voit constamment se diriger vers les côteaui & les montagnes ; à Vieille-Toulouse , à Portet , à Lacroix , à Venerque , & jusques à Haute-Rive , il n'y a pas de riverain du côté des côteaui , qui , dans l'espace de dix ans , ne perde plus de 30 ou 40 arpens de son terrain , par cette direction naturelle de la riviere vers cette partie : il ne faut donc pas être surpris que le chemin que la Ville de Toulouse avoit voulu établir , sur la rive droite , & au bas des côtes de Puech-David , ait été détruit & entièrement ruiné ; la continuation qui en avoit été faite au bas des côtes de Vieille-Toulouse , de Lacroix &c. a eu le même sort , & cependant il n'y avoit pas des chaussées , ni aucun ouvrage quelconque sur la rive opposée de cette partie supérieure de la Garonne & de l'Ariege.

Les Particuliers qui ont leurs possessions & leurs domaines sur la rive droite , n'ont rien perdu en perdant ce chemin , parce que la Province leur a donné un Bac au port de Portet , avec des chemins de communication , pour tous les endroits de ce côté de la riviere de Garonne & de l'Ariege , qui ne sont pas à portée du grand chemin du Languedoc , chemins de communication qui doivent parvenir jusques à Castanet , & avec le secours desquels , ainsi que du Bac qui leur a été accordé à Portet , ils peuvent se servir très-commodément de ce chemin magnifique qui va de Toulouse au port de Pinsaguel & à

Muret. Cette dépense du Bac de Portet, & du chemin, fait déjà depuis le port jusqu'à Lacroix, auroit été bien inutile, si on eût pu croire qu'il seroit possible d'établir un chemin pour cette partie sur la rive droite des rivières de Garonne & de l'Ariège.

III. Le projet de construction de nouveaux Moulins, sur le Canal royal, présente les plus grands inconvéniens, dont le moindre sera celui de l'éloignement de tous les Boulangers & Habitans de la ville de Toulouse.

On fait que ces Moulins ne peuvent être construits qu'aux endroits où il y a des écluses; or, l'écluse la plus proche, est celle qui est au Pont de Matabiau, sur le chemin d'Alby, & il y en a une autre encore bien plus éloignée au Pont des Minimes, sur le chemin de Paris; ces deux écluses sont à plus d'une demi-lieue de distance du Moulin du Château actuel:

A chacune de ces deux écluses il y a déjà des Moulins; qui suppléent à l'insuffisance des deux Moulins du Basacle & du Château, en fournissant la farine aux Habitans des Fauxbours d'Arnaudbernard & de Saint-Aubin, & aux Habitans de Croix-Daurade, de la Lande & des autres Villages voisins de cette partie septentrionale du Gardiage: les Boulangers & les Habitans de la Ville n'y sont jamais venus, parce qu'ils sont trop éloignés.

Ces Moulins ne sont ni aussi prompts ni aussi avantageux pour la faction & le produit de la farine; & il est très-incertain; il est même probable qu'ils le seroient beaucoup moins si on les augmentoit, parce que le volume d'eau actuel qu'ils en reçoivent devroit être distribué en plus de portions, & seroit par conséquent moindre pour chaque Moulin.

La Ville perdrait donc, indépendamment de l'éloignement, qui en augmentant les frais du transport, augmenteroit nécessairement le prix du pain, un des plus grands avantages reconnus, qu'elle trouve dans le Moulin du Châ-

teau, dont le travail est plus prompt, meilleur & plus avantageux même que celui du Basacle, pour la qualité & le produit de la farine, ayant été constaté par une expérience plusieurs fois répétée, qu'un setier de bled est moulu dans un moindre temps au Moulin du Château, & qu'il rend environ deux boisseaux de plus de farine, & d'une meilleure qualité.

Et ce fut en conséquence, d'après cette expérience reconnue & bien constatée, qu'après la rupture de la chaussée de Bracquerville, arrivée en 1770, qui força tous les Boulangers de faire moudre leurs grains au Moulin du Basacle, les Capitouls accorderent à ces derniers, une augmentation sur le prix du pain, pour les indemniser de ce qu'ils perdoient tous alors sur le produit de la farine; ce qui n'empêcha pas que les habitans de la Ville ne s'aperçussent que la qualité en étoit inférieure, parce que le pain étoit beaucoup moins blanc, & moins bien préparé.

Ajoutons à tout cela que ces Moulins chomeroient pendant les mois d'Août & de Septembre que dure le recreusement du Canal Royal.

IV. La destruction du Moulin du Château occasionneroit à la Province une dépense de près de DIX-SEPT CENS MILLE LIVRES, sans qu'elle pût se promettre de fournir à la subsistance des habitans de la Ville de Toulouse.

Il y a dans ce Moulin cent quarante demi portions, seize meules à moudre, qui sont toutes réparées à neuf, ainsi que le dessous du Moulin. Ces reparations principales, qui viennent d'être consommées, sont faites pour vingt-cinq ou trente ans.

Il en est de même pour les chaussées, qui sont entièrement réparées dans une nouvelle forme, ainsi que les traînées & autres ouvrages purement conservatoires, qui défendent les près, les isles & les ramiers, principalement ceux du Chapitre de Saint-Etienne. Ces travaux qui ont été faits depuis la rupture

de la chaussée de Bracquerville, sur la foi de la Délibération prise par les Etats le 3 Janvier 1768, & autorisée par l'Arrêt du Conseil du mois de Juin suivant, pour la construction d'une simple écluse au-dessus du Moulin, ces travaux, en privant les Actionnaires de leur revenu pendant sept ans, ont coûté à la maison près de 600000 livres.

Le Moulin fait chaque année de douze à treize partages, & il faut pour chaque partage moudre six mille setiers de bled; ce qui fait, en ne comptant que douze partages, soixante-douze mille setiers par année, le Moulin en retire le seizieme, ce qui produit quatre mille deux-cents setiers quittes des charges, salaires & honoraires des Employés, & serviteurs du Moulin; or, en supposant le prix du bled à 15 livres (il est plus souvent plus haut que plus bas), il revient aux Actionnaires un revenu de 62000 livres, à quoi il faut ajouter 8400 livres du produit des Baux-à-Ferme de différens objets, & toute la provision du foin nécessaire pour nourrir les animaux.

Les 8400 livres suffiront, à l'avenir, pour payer les intérêts de 160000 livres que doit la maison, lesquels, au moyen des réductions, ne s'élèvent pas tout-à-fait à 5000 livres.

L'on voit que le Moulin est entièrement réparé, qu'il a deux frisoirs sur le modele de ceux de Londres, un foulon, des maisons, des granges, des magasins, du bois de réserve; le tout assorti des instrumens, & de plus, des ramiers, islots & près, de valeur d'environ 400000 livres.

Si le seul revenu du Moulin se porte à soixante-deux mille livres, cette somme représente un capital de 1260000 l.

Les possessions en maisons bâtimens, ramiers, islots & près, en y ajoutant les deux frisoirs & le foulon dont le revenu est indépendant de celui du produit des moutures, sont de valeur au moins de 400000 l.

Il en résulte que le total se porte à la somme
de 1660000 l.

Sur quoi il faut distraire , pour représenter les
dettes dont la Province devra se charger , la somme de 160000 l.

Reste que le Moulin & ses dépendances valent
en capital tout au moins 1500000 livres que la
Province devra payer aux Actionnaires , en demeurant chargée d'une dette passive de 160000 l.

Il faut ajouter la construction inévitable d'un
nouveau port , pour déposer les marchandises qui
descendront de la montagne , telles que le bois à
brûler & celui de construction qui exigent un
emplacement très-considérable ; & comme ce port
ne pourra être construit que sur une partie des
ramiers actuels du Moulin qui se trouvent fort
bas , il faudra nécessairement , pour le construire ,
faire des levées considérables , entourées de bons
murs bâtis sur pilotis , & en la même forme que
les quais qui ont été déjà construits du côté du
Basacle ; & cette dépense , dont on ne peut d'ail-
leurs se promettre un succès réel , se portera tout
au moins à plus de 200000 livres ; ce qui portera
la dépense totale de la Province , pour le moment
actuel , à plus de 1700000 l.

Il y a encore un autre objet de dépense qui doit entrer en
considération , quoiqu'il ne paroisse pas devoir être à la charge
de la Province , qui est celui du transport & de la reconstruc-
tion des Moulins à poudre , dont les frais se portent tout au
moins à la somme de 400000 livres. Quelle augmentation de
dépense pour la Province , s'il arrivoit que le Roi ne voulût
consentir à ce transport & à cette reconstruction , qu'à la charge
par la Province d'en faire les frais !

V. Faudra-t-il donc rendre inutile le Canal de S. Pierre ,

destiné à la navigation de la partie inférieure de la rivière , en abandonnant la navigation de la partie supérieure ? Non sans doute , il seroit ridicule de prétendre que la Province eût dépensé aussi considérablement pour ce Canal & le Quai qui le précède , en pure perte ; mais l'écluse délibérée par les Etats en 1768 , & autorisée par deux différens Arrêts du Conseil , qui n'ont permis le Canal de Saint-Pierre & toutes les destructions que le Quai a entraîné , que parce que la Province assura au Roi dans sa Requête qu'elle vouloit conserver les deux Moulins , cette écluse remplira avec bien moins de frais ce projet important.

Elle peut être très-solidement construite sur le côté droit du Moulin , & là où sont les maisons & bâtimens appartenant au Moulin , parce que , dans cette partie , le terrain est très-ferme , & qu'il y a déjà des fondations très-solides à l'abri des dégradations de la rivière , & de l'irruption des eaux.

Animés d'un zèle vraiment patriotique , les Actionnaires du Moulin se prêteront à tous les arrangemens possibles , pour faciliter la construction de cette écluse , & concourir ainsi au bien public qui pourra résulter de cette liberté donnée à la navigation. Si dans les derniers temps ce projet a déplu à quelqu'un des Ingénieurs de la Province , ce n'est qu'à raison de ses liaisons avec le propriétaire d'une maison qui devoit être détruite , & par le desir qu'il auroit de conserver à ce particulier sa propriété.

Le Canal actuel du Moulin est plus que suffisant pour le travail dudit Moulin , & pour abreuver le nouveau Canal qu'il faudra faire à suite de l'écluse pour aller joindre le Canal de Lissac , qui n'est pas à plus de 30 ou 40 toises de distance ; ainsi la Province n'a pas à craindre d'être inquiétée ni sollicitée par les Actionnaires du Moulin , après la construction de l'écluse , pour obtenir des secours ou des indemnités , à raison de l'entretien de leur chaussée , qui ne pourra jamais en devenir plus dispendieux , en ce qu'elles seront toutes supérieures à l'écluse.

Aussi les Actionnaires ne craindront-ils pas de se soumettre à

un traité, par lequel ils renonceroient à toute réclamation de secours & d'indemnité, pour raison dudit entretien, & de laisser à la Province le soin de cimenter l'acte de façon qu'il ne puisse y avoir lieu à aucune interprétation & à aucun recours quelconques; ce qui rendra dès-lors l'écluse & le canal absolument indépendans des Actionnaires du Moulin dans tous les cas possibles.

Et dût-il jamais arriver que ceux-ci abandonnassent leur Moulin pour se soustraire aux trop fortes dépenses qu'une nouvelle rupture pourroit occasionner, il y auroit à gagner pour la Province, puisqu'elle auroit pour rien ce qu'elle devoit acheter aujourd'hui très-cherement.

Cette écluse n'exige que des excavations ordinaires, & la dépense n'en excédera pas, suivant le devis qui en a été fait par feu M. de Garipuy, trois cent mille livres; si on se borne à ce que la solidité, jointe à la sûreté, exigent sur une rivière où il n'y aura jamais de bateaux qui tirent plus de trois pieds d'eau; & la Province sera dédommée de cette dépense par le produit des droits qu'elle percevra, au passage de cette écluse, conformément au Tarif, autorisé par les Arrêts du Conseil de 1768 & de 1777, au lieu qu'en sacrifiant près de DIX-SEPT CENT MILLE LIVRES pour la destruction totale du Moulin, elle n'aura aucuns droits à percevoir sur les bateaux qui auront la navigation libre dans l'ancien lit de la rivière.

La dépense seroit bien moindre si l'on plaçoit l'écluse, comme on le peut, sur le côté gauche, là où est actuellement le lavoir du Moulin, très-solidement bâti; puisqu'il n'y auroit ni Maison à acquérir, ni Canal à faire, ni Pont à construire, sans compter que ce nouvel ouvrage iroit joindre le Quai parallele projeté du côté de Tounis.

A T O U L O U S E,

De l'Imprimerie de J. J. ROBERT, Maître-ès-Arts de la Faculté de Paris, Imprimeur-Libraire près le College Royal. 1783.