

Beaumont

OPINION

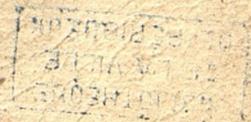
DE M. LE VICOMTE

DE BEAUMONT,

DÉPUTÉ DE LA DORDOGNE,

*Sur le Projet de Loi relatif aux Canaux de la
Corrèze, de la Vézère et de la Dordogne.*

PZ 195



EP
PZ 195
C 0002810087

OPINION

M. LE VICOMTE

DE BEAUMONT,

DÉPUTÉ DE LA DORDOGNE ,

*Sur le Projet de Loi relatif aux Canaux de la
Corrèze , de la Vézère et de la Dordogne.*

Séance du 9 avril 1825.

MESSIEURS,

Si cette vérité , qu'il est impossible de con-
tenter tout le monde , avait besoin d'être con-
firmée , elle le serait par le discours de l'orateur
auquel je succède(1). Que de plaintes n'avons-

(1) M. le comte de Mirandol Député de la Dordogne.

nous pas entendues sur l'abandon où le Gouvernement laissait nos malheureuses provinces du centre ! Nous n'avions aucuns moyens d'exporter le superflu de nos denrées , de nous procurer celles qui nous manquaient , nous pouvions à peine nous transporter nous-mêmes d'un lieu à un autre , et nos femmes voyageaient suspendues dans des litières , par des chemins escarpés au travers des rochers et des précipices. Le Gouvernement semblait ignorer qu'il existât des départemens tels que la Dordogne et la Corrèze , et s'en souvenait seulement quand il était question de leur faire payer les impôts. Il a entendu enfin ces plaintes trop légitimes ; déjà des routes magnifiques , tracées avec un art qui fait l'objet de l'admiration des voyageurs , permettent aux courriers et aux diligences de franchir nos montagnes , sans éprouver le moindre retard dans leur marche ; des bureaux de poste sont établis dans nos plus petites villes ; le roulage nous offre des facilités pour le transport des marchandises d'un poids moyen , et lorsqu'une administration bienveillante nous offre un nouveau moyen de prospérité par la canalisation et la navigation constante de nos rivières , voilà que des voix s'élèvent pour repousser ces bienfaits sol-

licités depuis si long-temps. De nouvelles plaintes se font entendre. Des intérêts locaux mal compris se mettent en opposition avec l'intérêt général. Gardez vos prétendus bienfaits, disent-ils au Gouvernement; nous les repoussons comme un don funeste. Nous nous trouvons bien comme nous sommes. Qu'avons-nous besoin de ces communications lointaines? n'avons-nous pas chez nous tout ce qu'il nous faut? Nos pères n'en avaient pas davantage, et nos pères étaient heureux. Je conçois, leur dirai-je, que vous puissiez vous promettre une végétation assez paisible, si le percepteur ne venait tous les mois vous avertir qu'il ne vous suffit pas d'avoir du blé dans vos greniers, et du vin dans vos caves, mais qu'il faut encore avoir de l'argent dans vos poches. Cet état d'engourdissement peut bien avoir ses charmes; mais gare le réveil! Bientôt, malgré l'abondance de vos récoltes, vous serez obligés d'engager votre meilleur pré, de vendre vos attelages sans pouvoir les remplacer, de vous mettre dans la main des usuriers; et votre ruine sera certaine. Consultez le registre des hypothèques, regardez l'accroissement effrayant qu'il prend chaque année, et vous verrez que les propriétés ne sont déjà plus aux proprié-

taires , et vous comprendrez que nous sommes menacés d'une catastrophe prochaine, si nous ne trouvons les moyens d'amener dans nos vallées les capitaux , l'industrie et le commerce.

Les peuples ne peuvent plus rester stationnaires ; c'est peut-être un malheur : mais tel est l'état des choses , et le nier serait fermer les yeux pour ne pas voir la lumière, La France, par ses antécédens , par le caractère de ses habitans , et sur-tout par sa position géographique , est sans doute appelée au plus haut degré de prospérité auquel une nation puisse atteindre ; mais , je ne crains pas de le dire , elle ne l'atteindra jamais sans un système de canalisation bien entendu.

C'est une vérité tous les jours mieux sentie , qu'il n'y a point de prospérité possible pour la France , si l'on ne donne la plus grande extension à son commerce intérieur , et que cette extension ne peut résulter que de la canalisation. Veuillez , Messieurs , comparer ce qu'était l'Angleterre avant d'être canalisée, avec ce qu'elle est aujourd'hui. Lorsqu'elle n'avait point de canaux , tout son commerce se faisait dans ses ports , son agriculture languissait , ses manufactures avaient acquis plus de célébrité par le fini de leurs produits que par

leur abondance. L'agriculture et l'industrie y étaient dans un état continuel d'hostilités, parce qu'elles étaient en souffrance. Lisez, Messieurs, l'histoire de ces temps qui ne sont pas encore bien éloignés de nous, et vous verrez les combats continuels que se livraient dans le parlement d'Angleterre, ce qu'on appelait alors le parti de la terre et le parti de l'argent (1). Comparez cet état de choses avec l'état actuel de ce royaume. L'activité de son commerce a imprimé à ses capitaux une circulation rapide qui est devenue la première source de sa richesse. Ses villes du centre ont été transformées en foyers d'industrie, dont les produits couvrent aujourd'hui les deux hémisphères; les revenus de la propriété foncière ont triplé depuis trente ans.

Enfin, l'accord le plus parfait existe entre la propriété foncière et l'industrie, qui se portent un secours mutuel, et marchent d'un pas égal vers la prospérité commune. Voilà, Messieurs, les heureux effets de la canalisation; voilà le fruit de mille lieues de canaux dont un seul

(1) *Land-interest, and money interest.*

n'existait pas avant l'année 1755, et qui, presque tous, ont été creusés depuis la révolution française.

Tous les publicistes anglais et tous ceux qui se sont fait un nom dans la science de l'économie politique, sont d'accord aujourd'hui que c'est bien plus à son commerce intérieur qu'à la souveraineté, plus onéreuse qu'utile, qu'elle exerce dans l'Inde, que l'Angleterre est redevable de sa richesse et de sa prospérité. Ils vous diront que la compagnie, tout à la fois commerciale et souveraine des Indes, déjà endettée de 1,200 millions, est réduite à emprunter chaque année de quoi distribuer à ses actionnaires un semblant de profit. Ils vous diront qu'en résultat la compagnie perd ou fait perdre à la nation une somme de 60 millions tous les ans, pour en faire gagner 15 ou 20 à ses agens.

Et cependant, Messieurs, il ne faut pas croire que le système de canalisation n'ait pas eu en Angleterre ses ennemis, et que le Gouvernement n'ait eu aucune peine à l'établir. Aujourd'hui le peuple anglais est trop éclairé sur ses intérêts, pour ne pas accueillir avec reconnaissance toute proposition qui tend à compléter ce système; mais il n'en était pas ainsi au com-

mencement. Lisez les séances du parlement d'Angleterre de cette époque , et vous y trouverez que des pétitions sans nombre , signées par une foule de propriétaires, lui étaient adressées contre l'ouverture de ces canaux qui devaient, selon eux, causer la ruine du pays. Vous y trouvez absolument les mêmes objections que l'on vous fait aujourd'hui , et tous ces opposans bénissent le Gouvernement qui a eu le courage de faire leur bonheur en dépit de leurs sinistres présages.

Mais, nous dit-on souvent, l'Angleterre n'est pas la France: ce qui convient à un pays ne convient pas à l'autre. Je répondrai , Messieurs , que les canaux sont bien plus nécessaires à la prospérité de la France qu'ils ne l'étaient à celle de l'Angleterre. L'Angleterre entourée de côtes, maîtresse de la mer en temps de paix comme en temps de guerre , avait toujours la facilité de faire communiquer entre eux ses comtés les plus éloignés ; aucune ville ne s'y trouve à une grande distance de la côte avec laquelle elle communique par des routes faciles et bien entretenues ; vous savez , Messieurs , si la position géographique de la France lui assure les mêmes avantages.

Il est encore une considération qui ne me

semble pas à dédaigner en faveur du système de canalisation , c'est l'économie qui en résultera dans l'entretien de nos grandes routes ; vous savez que les 16 millions que vous allouez pour cette dépense sont bien loin d'être suffisans ; cela vient des charges énormes qui enfoncez nos routes et les détériorent en très-peu de temps. Quand il y aura des canaux , il n'est pas douteux qu'on ne préfère cette voie à celle du roulage pour les matières pesantes ; et c'est encore ce qui se fait en Angleterre , où il est défendu de transporter par terre le charbon de terre et les matières d'un grands poids , lorsqu'elles peuvent se transporter par eau ; et remarquez que l'entretien des canaux ne coûtera rien à l'État.

La nécessité d'établir en France un bon système de canalisation étant une fois admise , je vais tâcher de vous démontrer que celle qui fait l'objet du projet de loi qui vous est soumis, est du plus grand intérêt pour la France en général, et particulièrement pour les pays qu'elle doit traverser.

Le projet de faciliter les relations commerciales entre Lyon et Bordeaux, entre l'est et le sud-est de la France , en profitant, autant qu'il est possible, du cours des rivières les plus aisées

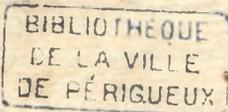
à canaliser, n'est point, comme on vous l'a dit, un projet nouveau. Conçu par Henri IV, qui, en 1609 imposa les élections de Brives et de Sarlat à une somme de 150,000 fr., pour faire ouvrir cette ligne de navigation, l'assassinat de ce monarque, arrivé un an après, en empêcha l'exécution.

Il fut repris sous Louis XIV ; et un arrêt du conseil d'État, du 24 décembre 1681, imposa pour cet objet les généralités de Bordeaux et de Limoges à la somme de 120,000 fr.

M. le comte de Provence, depuis Louis XVIII, voyageant dans le Midi en 1777, fut frappé des immenses avantages qui devaient résulter pour l'État de cette ligne de navigation, et ce fut à sa recommandation que l'étude en fut confiée à M. Brémontier, un des ingénieurs les plus distingués de cette époque. L'Encyclopédie méthodique, imprimée en 1784, parle de ce projet comme ayant été adopté au conseil d'État.

C'est, Messieurs, précédé de ces illustres suffrages que ce projet de canalisation se présente aujourd'hui devant vous. Il s'y présente encore accompagné par les votes de cinq conseils-généraux (1), et demandé par les Cham-

(1) M. le comte de Mirandol dit dans son Opinion



bres de commerce de Lyon et de Bordeaux , et cela n'est pas étonnant lorsque l'on considère les avantages qui résulteraient pour ces deux

imprimée , que dans la dernière session du conseil général de la Dordogne , après une longue discussion , *une faible majorité a cru voir* une utilité pour le département dans cette canalisation. M. de Mirandol , qui présidait le conseil , sait bien pourquoi la discussion a été longue (elle a duré deux jours) , et quant à la faible majorité , elle a été de douze voix contre quatre.

M. de Mirandol ajoute que ce vœu a été émis sous la condition expresse que les plans seraient vérifiés de nouveau et par un nouvel ingénieur. M. de Mirandol sait bien que ce n'est pas la première fois que ce vœu a été émis , et *sans condition* , par le conseil général de la Dordogne , lorsqu'il ne le présidait pas. Cette condition a fait , sans doute , partie du dernier vote , puisqu'elle se trouve dans le procès-verbal ; mais le conseil général y avait mis si peu d'importance , que ceux de ses membres à qui j'en ai parlé n'en avaient aucune connaissance , et que M. le Préfet lui-même ne se souvient pas qu'il en ait été question. Quelle raison pouvait avoir le conseil général , de se méfier du travail d'un ingénieur estimé , qu'il ne connaissait que sous des rapports honorables , et auquel le conseil général de la Corrèze votait , dans ce même temps , une somme de 3,000 fr. , , comme un dédommagement des sacrifices personnels qu'il avait faits pour accélérer ce tra-

viles de l'ouverture de cette ligne de navigation. Près de la moitié de la distance qui les sépare se trouverait ainsi parcourue à peu de frais, et dans l'espace de cinq ou six jours : le reste pourrait se faire au moyen d'un roulage accéléré, pour l'établissement duquel les départemens de la Corrèze , du Puy-de-Dôme et du Rhône, si abondans en fourrages , offrirait les plus grandes facilités. Et comme on arrive des colonies à Bordeaux plus tôt et plus facilement qu'à Anvers ou Amsterdam , la ville de Lyon , au moyen de cette voie de transport qui joindra l'économie à la promptitude, deviendra un immense entrepôt de denrées coloniales , d'où elles se répandront dans la Suisse et dans l'Allemagne méridionale.

Mais c'est sur-tout dans les départemens de

vail ? Au reste les études faites par M. Conrad se trouvaient vérifiées d'avance par celles qui furent faites il y a quarante ans par M. Brémontier , l'un des ingénieurs les plus distingués de son temps, et qui offrent absolument les mêmes résultats.

Pour en revenir au procès-verbal du conseil général, on ne peut disconvenir qu'il ait été rédigé avec une précipitation bien extraordinaire, lorsqu'on voit que plusieurs votes intéressans , émis par lui y sont entièrement omis.

la Dordogne et de la Corrèze, que les bienfaits de la canalisation se feront particulièrement sentir. Ces malheureux départemens , dont les productions sont de nature à ne pas supporter les frais de roulage , tireront , au moyen du canal , un meilleur parti de leurs denrées, et acheteront moins cher celles qu'ils sont obligés de tirer de loin. Ce double profit aura bientôt amélioré leur sort à un point difficile à calculer.

Mais ce qui ajoute infiniment à l'importance que pouvait avoir autrefois cette ligne de navigation , ce sont les découvertes faites depuis quelques années dans les vallées de la Vézère et de la Corrèze.

Il est aujourd'hui constaté par les rapports de MM. les ingénieurs et inspecteurs des mines , par ceux de MM. les Préfets , et par la notoriété publique , que le bassin de la Vézère et de ses affluens abonde en mines de houille, de fer , de cuivre, de plomb , et en carrières de la plus haute importance ; et cependant , faute de moyens convenables de transports , faute aussi de cette industrie active qui attire les capitaux sur des points beaucoup moins intéressans , toutes ces richesses restent ensevelies et perdues pour le pays et pour la France. Autour du confluent des rivières de Vézère et de

Corrèze, le terrain houiller a été reconnu dans une étendue d'environ trente-cinq lieues carrées. La houille, dans plusieurs endroits, est recouverte, dans une épaisseur de plusieurs mètres, de ce minéral de fer carbonaté des houillères, que les Anglais exploitent depuis long-temps avec tant de profit, et qu'on ne sait traiter en France que depuis peu d'années, dans un très-petit nombre d'usines; ce fer que les Anglais emploient à cause de sa durezza, à leurs chemins de fer. Celui-ci a donné, aux épreuves, de la fonte de bonne qualité, et l'on est fondé à croire que nulle part en France ni en Angleterre, il n'existe d'exploitation de ce minéral qui puisse donner des produits plus avantageux et plus faciles à obtenir.

Les côtes du Sud-Ouest de la France entrent pour la plus grande partie dans le tribut de 20 millions que nous payons annuellement à l'étranger pour la houille, les fers et les aciers. L'emploi d'un million payable en huit ou dix ans pour la confection du canal qui peut le mieux nous affranchir de ce tribut, sera donc une grande économie pour la France.

Les huit dixièmes de la houille qui arrive dans la Gironde y sont apportés par mer. Qu'une guerre maritime vienne à rendre ces

arrivages impossibles ou trop dispendieux , l'industrie précaire qui s'alimente de ces produits est en souffrance , et tombe tout à coup.

Plusieurs gisemens de minerai de cuivre ont été reconnus dans un rayon de trois à quatre lieues. Des fouilles ont été commencées par l'un des propriétaires du terrain , et tout annonce qu'une Compagnie qui porterait là des capitaux, en retirerait des bénéfices immenses. Un échantillon pesant seize livres a été envoyé à l'administration des mines , qui en a fait faire l'analyse. Traité par les acides , ce minerai a donné quatre vingt-deux pour cent de produits utiles : essayé par la voie sèche , il a rendu cinquante pour cent de cuivre rouge d'une pureté parfaite et d'excellente qualité : ces résultats surpassent tout ce qu'on connaissait jusqu'ici dans aucun pays du Monde , même au Japon , qui donne le cuivre le plus pur.

Une mine de plomb concédée depuis trois ans , justifie les espérances qu'on a pu en concevoir. Le hasard en a fait découvrir un autre à deux lieues de la Vézère ; enfin , c'est un pays neuf, dépourvu de capitaux et de toute idée d'industrie , mais qui est appelé à devenir un jour une source de richesse pour la France.

Je parle ici , Messieurs , devant le directeur

général des mines , et devant un de nos honorables collègues, ingénieur en chef de cette division , et j'en appelle à leur témoignage pour l'exactitude de tous les faits que j'ai eu l'honneur d'énoncer ici.

Je ne parlerai pas des productions déjà connues de ce pays , de ses bois de charpente , de ses merrains , de ses cercles , de ses grès à meules et à fourneaux , de ses ardoises enfin , si abondantes sur les bords de la Vezère et qui feraient seules un article immense d'exportation jusqu'à Bordeaux.

Ainsi, il est incontestable que cette navigation sera très-avantageuse pour la France et pour les départemens qui sont appelés à en jouir plus immédiatement. Il nous reste à examiner si les conditions de la concession qui fait l'objet du projet de loi qui vous est soumis, sont onéreuses pour l'État.

Deux de ces conditions paraissent avoir été l'objet de quelques objections : l'intérêt payé par l'État et la perpétuité. Nous allons essayer de justifier l'un et l'autre. Nous n'entrons point dans la question de savoir si le système de concession est avantageux en lui-même : cette question n'en est plus une aujourd'hui , et ce serait abuser des momens de la Chambre.

Le Gouvernement , Messieurs , a fait de grands sacrifices pour encourager en France l'esprit d'association : les premiers canaux qu'il a concédés l'ont été à des conditions très-onéreuses pour l'Etat. Le capital était garanti , l'intérêt de 7 pour 100 était porté à 10 au moyen de primes d'amortissement , et bien plus haut encore si l'on considère que le gouvernement se chargeant de l'achèvement des travaux en cas d'insuffisance des fonds que les Compagnies s'engageaient à fournir , il pouvait arriver que les actionnaires jouiraient d'un revenu provenant d'un emploi de fonds double de celui qu'ils avaient dépensé.

Notre situation s'est bien améliorée sous ce rapport , les derniers canaux concédés l'ont été aux risques et périls des concessionnaires , sans aucune garantie ni pour les capitaux ni pour les produits , seulement l'Etat s'est engagé à leur payer 5 pour 100 des sommes employées pendant la durée des travaux ; c'est-à-dire , pendant le temps où elles ne donnent aucun produit. Le projet de loi qui vous est présenté réduit cet intérêt de 1 pour 100 : c'est encore un pas de fait vers un état de choses auquel nous aspirons tous ; mais auquel il est incertain que nous arrivions jamais , celui où le Gouvernement trouverait

à concéder des canaux sans payer aucun intérêt pendant la durée des travaux ; je sais, du moins, qu'à ces conditions il n'a pu trouver de concessionnaires pour des canaux d'un bien autre rapport que celui dont il s'agit ici.

On me dira qu'en Angleterre les concessionnaires ne reçoivent aucun intérêt du Gouvernement, mais ce désavantage est bien compensé par d'autres avantages que n'ont point les concessionnaires en France. En Angleterre, lorsqu'une Compagnie a obtenu par un acte du parlement la concession d'un canal, elle devient entièrement maîtresse de ses opérations qu'elle dirige elle-même par l'ingénieur qu'elle a choisi, et par ses commissaires, sans que le Gouvernement ait aucun droit de contrôler ses opérations, ou même de les connaître : ainsi c'est à elle à déterminer la largeur du canal, la dimension des ouvrages, le choix et la nature des matériaux qu'elle veut employer ; car dans ce pays il n'y a point de corps des ponts et chaussées. Le temps même de la durée de ses travaux n'est point fixé par l'administration, parce qu'on juge avec raison qu'elle a le plus grand intérêt à jouir le plutôt possible du revenu de ses capitaux. Voilà, Messieurs, des

avantages qui valent bien les 4 pour cent qu'on vous demande pendant la durée des travaux. Au reste, il ne serait point exact de dire que le Gouvernement anglais n'entre jamais dans la dépense des concessionnaires; on l'a vu plus d'une fois les encourager par des primes, payer une partie des ouvrages, et dans le cas où la recette était reconnue trop faible, dédommager les Compagnies de leurs pertes.

Quant à la perpétuité, je ne saurais, Messieurs, ajouter que bien peu de choses à ce que vous a dit, bien mieux que je ne pourrais le faire, l'honorable Rapporteur de votre Commission. Elle est dans l'intérêt du pays et du commerce bien plus encore que dans celui des concessionnaires; l'administration, comme on vous l'a dit, n'a pu trouver à concéder la canalisation dont il s'agit pour un temps limité; mais eût-elle pu le faire, je soutiens qu'elle ne l'aurait pas dû. En Angleterre, les canaux sont toujours concédés à perpétuité, et les routes à temps; et la raison en est toute simple, c'est que les routes ne se détériorent pas assez facilement, sur-tout dans un pays où les matières lourdes se transportent par eau, pour que le Gouvernement n'ait pas toujours le temps

de pourvoir à leur entretien : mais il n'en est pas de même des canaux; un débordement peut endommager une écluse , un barrage ; il peut amonceler des terres et des graviers dans le lit du canal. Avant que le Gouvernement en ait été averti, et qu'il ait donné l'ordre d'y porter remède , le mal sera centuplé. Si l'on a senti en Angleterre les inconvéniens de cette méthode , que serait-ce en France avec le corps royal des ponts et chaussées ? Supposons que , dans une crue d'eau , un barrage éprouve la moindre dégradation , il faudra que l'éclusier en avertisse l'ingénieur de la localité , qui , après avoir donné les devis et les détails de la dépense à faire , les adressera à l'ingénieur en chef ; celui-ci les enverra au préfet avec son avis ; le préfet les fera passer à l'ingénieur divisionnaire , qui les transmettra enfin au directeur-général , pour être examinés en conseil des ponts et chaussées. Les projets de réparations approuvés suivront la même marche rétrograde ; et , lorsque les ordres arriveront , pour les mettre à exécution , le barrage aura été emporté par les débordemens qui se seront succédés. Ainsi la navigation sera interrompue , le commerce sera en souffrance , et à qui s'a-

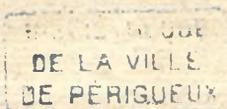
dressera-t-il pour avoir des dommages et intérêts ? Avec une Compagnie , au contraire , la moindre avarie est réparée sur-le-champ ; car il est de son intérêt de ne pas laisser augmenter le dommage ; la navigation n'est jamais interrompue ; et si le commerce éprouvait , par sa faute , quelque perte légère , il aurait recours aux tribunaux , qui prouveraient aux concessionnaires que leur responsabilité n'est pas illusoire.

Je crois , Messieurs , avoir suffisamment démontré l'importance et l'utilité de la canalisation de la Dordogne et de la Vézère , pour convaincre ceux qui pouvaient avoir quelques doutes à cet égard.

J'ajouterai que si un soumissionnaire , dont les offres ont été jugées avantageuses par M. le Directeur des ponts et chaussées , et ont reçu l'approbation de M. le Ministre de l'intérieur , qui , depuis plusieurs mois , a déposé un cautionnement de 600,000 francs , qui s'est prêté de la meilleure grâce aux modifications que votre Commission a cru devoir lui demander dans l'intérêt d'une partie du département de la Corrèze , voyait sa soumission rejetée par la Chambre , tous ceux de vous , Messieurs , qui

voient la prospérité de la France dans un système de communications faciles et peu coûteuses , devraient craindre de voir comprimer pour long-temps l'essor que le Gouvernement s'efforce d'imprimer à cette partie de l'industrie nationale , et le découragement se mettre parmi les Compagnies qui craindront toujours de s'exposer à des pertes réelles et à tous les ennuis inséparables de ces sortes de demandes, pour arriver à un pareil résultat.

Je vote pour le projet de loi.



voient la prospérité de la France dans une
 forme de communications faciles et peu dis-
 pensables, devraient craindre de voir disparaître
 pour long-temps l'essor que le Gouvernement
 s'efforce d'imprimer à cette partie de l'indus-
 trie nationale, et le développement se mettrait
 parmi les Compagnies qui craignent toujours
 de s'exposer à des pertes réelles, et à tous les
 ennemis inséparables de ces sortes de demandes,
 pour arriver à un pareil résultat.
 Le vote pour le projet de loi.

De l'Imprimerie de A. HENRY, successeur de M. HACHOURET,
 ancien Imprimeur de la Chambre, rue de la Harpe, n. 2.