

Debarone  
brochure

# MÉMOIRE

DES

## HABITANS DE NONTRON,

A L'APPUI

DU TRACÉ N.º 1 DE LA ROUTE N.º 3,

de Ribérac à Chalus.

### EXPOSÉ.

B PZ 2632

UNE ordonnance royale, du 6 décembre 1827, a fixé par la traverse de Nontron, la direction de la route n.º 3, de Ribérac à Chalus, et voici bientôt trois années que nous luttons pour en obtenir le maintien. Le départ de M. Trudon-Désormes, ingénieur en chef, a été le signal et la cause de toutes nos tribulations. M. Cousin, son successeur, survint en 1828, et frappa tout d'abord notre traverse de réprobation. Depuis lors, les avant-projets et les contre-projets ne nous ont pas manqué : ingénieurs ordinaires, aspirans, conducteurs, chacun a fait le sien. Nous en avons cinq aujourd'hui.

M. Chalumeau, aspirant ingénieur, avait fait, en 1829, sur les coteaux autour de la ville, un tracé que son successeur, M. Jégou, ne défendit pas long-temps. Notre conseil municipal avait répondu victorieusement aux assertions, et même aux calculs de MM. les ingénieurs; notre cause allait triompher. M. Jégou le sentit, et se hâta de nous offrir un nouveau tracé (le n.º 4), s'excusant d'avoir soutenu le précédent sur l'ignorance complète où il était de la localité. Voilà donc trois tracés (sans parler des n.ºs 2 et 5), qu'on nous prône successivement, comme préférables, chacun en particulier, à tous les autres; *E sempre*

BIBLIOTHEQUE  
DE LA VILLE  
DE PÉRIGUEUX



*benne!* Que MM. les ingénieurs veuillent bien se donner la peine de venir étudier encore une fois les lieux; ils trouveront une sixième direction, préférable encore aux cinq précédentes; c'est celle de Goulat et Bagatelle (1). Cette route est la plus courte, car elle laisse Mareuil pour passer à Latourblanche; elle est la plus naturelle, car elle suit sans interruption la crête des coteaux, et ne descend jamais dans les vallées; les rampes y sont insensibles; les ouvrages d'art presque nuls. On évite tous les ponts, de la Belle (à Mareuil), de la Lizonne (à Rudeau), du Bandiat (à Saint-Martial et Lavenaud); les aqueducs et ponceaux deviennent eux-mêmes extrêmement rares.

Pourquoi cette direction si naturelle, si commode, si courte, si économique, n'a-t-elle donc pas obtenu la préférence? Pourquoi a-t-elle été discutée et rejetée en 1824? parce qu'il existe, dans une route, autre chose à considérer (n'en déplaie à MM. les ingénieurs) que des chiffres de rampes ou de dépenses. Le département l'a compris: il a rejeté, sans hésiter, le projet que la théorie et l'économie désignaient comme le meilleur; il a voulu que la route n.º 3 passât à Mareuil; et c'est dans cet esprit que l'ordonnance royale du 6 décembre 1827 a fixé la route par la traverse de Nontron.

Aujourd'hui, MM. les ingénieurs reculent effrayés devant les difficultés de la traverse. Il leur sied mal de répudier cette portion de l'héritage de M. Trudon-Désormes, parce qu'elle leur présente quelques difficultés; ne devraient-ils pas plutôt se faire un glorieux point d'honneur de triompher des obstacles qui séparent en ce moment une ville de tout le reste du département?

Au surplus, nous le répétons, si la route s'était maintenue sur les hauteurs de Saint-Martial et de Goulat, nul d'entre nous n'eût cherché à la dévier de son tracé naturel; mais aujourd'hui que MM. les ingénieurs l'ont détournée de 4,000 mètres environ, pour lui faire traverser Mareuil; aujourd'hui qu'ils l'ont poussée jusqu'à Saint-Martial, au fond de la vallée, sans savoir encore, depuis quatre ans, de quel côté ils en sortiront, Nontron ne peut plus être deshérité de la route qu'on a amenée jusqu'à ses portes.

---

(1) C'est la *Grande Ponge des Bouviers*.



Si M. Trudon-Désormes pouvait assister à nos débats, il saurait défendre notre cause, et nous ne serions pas obligés de plaider, aujourd'hui, aussi faiblement la sienne. Nous allons tenter, néanmoins, cette tâche, avec tous les avantages que nous donnent une longue étude et les immenses sacrifices pécuniaires que nous apportons aujourd'hui dans la balance. Nul ne professe plus que nous de respect et d'estime pour les hautes connaissances de MM. les ingénieurs des ponts-et-chaussées; toutefois, ce titre si recommandable doit protéger sans doute, mais ne peut entièrement couvrir les exagérations imprudentes qui servent à étayer une mauvaise cause.

Nous reconnaissons qu'une route doit être envisagée sous deux points de vue principaux, savoir : la viabilité et la dépense.

## 1.<sup>o</sup> LA VIABILITÉ.

La viabilité se compose de trois élémens : 1.<sup>o</sup> la longueur du tracé ; 2.<sup>o</sup> la déclivité des rampes ; 3.<sup>o</sup> les ressources de la contrée pour les voyageurs et le roulage.

1.<sup>o</sup> LA LONGUEUR. Ce point est incontestablement à notre avantage. MM. les ingénieurs conviennent que le tracé n.<sup>o</sup> 4 (celui du Bandiat), est de 125 mètres plus long que celui n.<sup>o</sup> 1 (la traverse).

2.<sup>o</sup> LES RAMPES. Nous devons en convenir avec franchise, les rampes de notre traverse sont fortes; mais le nivellement Chalumeau les a fait ressortir avec une partialité choquante. Nous nous en référons au nivellement, et aux observations que notre conseil municipal a déjà présentées à ce sujet. Le dernier rapport de MM. les ingénieurs vient de leur donner, du reste, une éclatante approbation. Toute la réfutation consiste à taxer de *spoliation* l'achat de gré-à-gré, de six maisons ou jardins, dont nous joignons les ventes au présent dossier. (*Voyez les pièces B et C.*) La dernière rampe du sommet de la traverse avait été portée à 8 pour 100 par M. Chalumeau : le nouveau travail de M. Jégou indique maintenant au sommet (à l'angle de la promenade), un déblai de 3 mètres à exécuter, et le nouveau plan qu'il nous fournit adopte exactement le contour que nous



avons proposé du côté du ruisseau. Ces améliorations permettent de rattacher l'extrémité inférieure de cette rampe à 0<sup>m</sup> 45 plus bas, c'est-à-dire au niveau du sol, sans lui faire acquérir pour cela plus de 0<sup>m</sup> 054 par mètre, au lieu de 0<sup>m</sup> 080, portés au nivellement Chalumeau. (*Voyez en note le détail.*) (1).

Qui pourrait croire qu'un ingénieur eût rattaché, à 0<sup>m</sup> 45, au-dessus du sol, le sommet d'une rampe arrivant aux dernières maisons d'une traverse déjà très-rapide, tandis que l'issue à laquelle on touche permet d'opérer, à peu de frais, tous les déblais et tous les circuits nécessaires? Voilà cependant ce que nous offre le nivellement Chalumeau. Le motif? Nous l'ignorons. Les effets? Ils sont palpables; les voici : Ces 0<sup>m</sup> 45 d'élévation, au-dessus du sommet de la traverse, accroissent d'autant la rampe aujourd'hui existante, et obstruent singulièrement les portes et les fenêtres, qui sont fort basses dans ce quartier. Dix-huit maisons, endommagées par cela seul, sont appelées ainsi à grossir le chiffre des indemnités.

S'il existe une excuse de cette singulière aberration, que MM. les ingénieurs la présentent! Nous n'avons pu y trouver, nous, aucun motif raisonnable. S'il fallait un témoignage étranger, nous pourrions dire que M. Manès, ingénieur distingué au corps royal des mines, a partagé complètement notre avis. La nouvelle rampe que nous proposons (1) a été tracée en jaune sur les maisons; elle n'a donné lieu à la réclamation d'aucune indemnité. (*Voyez la pièce B.*)

C'est ici le cas de remarquer que le dernier nivellement de MM. les ingénieurs, le tracé n.<sup>o</sup> 5, propose d'enfouir, non plus

---

(1) Hauteur au coin de la promenade . . . . .	17 <sup>m</sup> 60
Abaissement de la partie inférieure de la rampe au niveau du sol . . . . .	0 <sup>m</sup> 45
TOTAL . . . . .	18 <sup>m</sup> 05
Déblais proposés par MM. les ingénieurs, au coin de la promenade . . . . .	3 <sup>m</sup> 00
Reste . . . . .	15 <sup>m</sup> 05

Ces 15<sup>m</sup> 05, divisés par les 280 mètr. de notre rampe (longueur adoptée sur les nouveaux plans), donnent 0<sup>m</sup> 054 par mètre, au lieu de 0<sup>m</sup> 080.



sous 0<sup>m</sup> 45, mais sous 2<sup>m</sup> 15 de remblais, ce même sommet de la traverse et cette moitié de la rue des Étanches. N'est-ce pas là une incroyable exagération des dépenses et des difficultés !....

Nous serons, nous, plus sincères; nous avouerons que nos rampes de la traverse, tout améliorées qu'elles peuvent être, dépasseront toujours un peu le maximum dont on est convenu pour les routes royales; mais nous serons observer qu'il ne s'agit ici que d'une route départementale, et que, d'ailleurs, ce maximum n'est établi que pour l'exécution en rase campagne. Lorsqu'il s'agit d'arriver à une ville, il faut que l'art établisse un maximum proportionnel aux difficultés. Enfin, dans les pays de montagnes (et c'est notre cas), ce maximum subit toujours de nombreuses exceptions. Au surplus, voyez en note le détail définitif de nos rampes (1).

On nous a objecté, comme un inconvénient majeur, celui de ne pouvoir arrêter les attelages sur des pentes aussi rapides. Rien de plus facile cependant : quelques cassis larges et peu profonds serviront de point d'arrêt, et la place du canton fera l'office d'un pallier. Telle est l'opinion d'un de nos colonels du génie les plus estimés, de M. Lamy, qui vient de visiter les lieux.

3.<sup>o</sup> LES RESSOURCES, AVANTAGES, etc. Nous l'avons déjà dit, le tracé n.<sup>o</sup> 4, par le Bandiat, est de 125 mètres plus long que celui n.<sup>o</sup> 1, par la traverse. Serait-il plus court, il est certain qu'en évitant une ville, on n'obtient point un raccourcissement avantageux, ni même réel, puisqu'alors on oblige les voyageurs et le roulage, à se passer des avantages que leur of-

---

(1) 1.<sup>re</sup> rampe, de 0<sup>m</sup> 030 par mètre, sur une longueur de 172 mètres.

2.<sup>e</sup> — de 0<sup>m</sup> 056 *id.* de 163

3.<sup>e</sup> — de 0<sup>m</sup> 070 *id.* de 100

4.<sup>e</sup> — de 0<sup>m</sup> 060 *id.* de 120

5.<sup>e</sup> — de 0<sup>m</sup> 050 *id.* de 250

6.<sup>e</sup> — de 0<sup>m</sup> 054 *id.* de 280

---

Longueur totale de la traverse, depuis la bifurcation

des tracés n.<sup>o</sup> 1 et n.<sup>o</sup> 4, jusqu'à la promenade. . . . 1,085 mètres.



fre cette cité, ou bien à se détourner de la route pour en profiter.

La ville de Nontron ne s'étendra point, comme on semble l'annoncer, sur les rives du Bandiat; une côte escarpée l'en sépare. Le seul accès de Nontron sera toujours la traverse actuelle. Le tracé n.<sup>o</sup> 4 aura fait la fortune de Saint-Martial, et voilà tout. Depuis Nontron jusqu'à Lavenaud, le Bandiat est tellement encaissé entre deux rangs de montagnes ardues; ce long et sauvage défilé se prête si peu aux améliorations de l'art, qu'on doit désespérer de le voir jamais changer de face. Ce sera toujours le plus obscur et le plus dangereux passage de la route de Ribérac à Limoges.

MM. les ingénieurs nous annoncent que ce tracé, n.<sup>o</sup> 4, doit vivifier *les nombreuses usines* du Bandiat. Ceci mérite toute notre attention. Or, voici ce dont il s'agit : Il existe sur le Bandiat trois forges à battre et quatre moulins. Personne n'ignore les destinées des forges à battre isolées : ce sont des établissemens qui dépérissent tous les jours, et qui doivent tomber devant les usines à l'anglaise. L'une de ces trois forges est déjà délaissée depuis long-temps. D'ailleurs, le transport le plus important, celui du charbon, ne pourra jamais avoir lieu qu'à dos de mulet. La forge à fondre et à battre de Lavenaud sera la seule qui puisse charroyer sur cette route les immenses approvisionnemens de castine et de minerai qu'elle tire des hauteurs de Saint-Martial. Eh bien! le tracé n.<sup>o</sup> 1 lui procurera, comme celui n.<sup>o</sup> 4, la même économie de transport.

Quant aux quatre moulins, MM. les ingénieurs auraient-ils l'intention de s'en prévaloir? ignoreraient-ils que leur service ne peut être fait ici autrement qu'à dos de mulet?

## 2.<sup>o</sup> LA DÉPENSE.

La traverse a été l'objet de calculs plus ou moins erronés; mais du moins il y a eu calcul. Pour tout le reste, on se contente de nous dire que la dépense sera, depuis Nontron jusqu'à Savignac, la même que par le tracé du Bandiat, et voici comment on le prouve : « Les matériaux sont plus rares sur les



coteaux que dans la vallée; ils sont plus difficiles à exploiter. » Nous répondrons que le granite cristallin, et à différens degrés d'altération, est en affleurement sur toute la longueur du tracé n.º 1, de Nontron à Lavenaud, et que c'est peut-être une des roches les plus éminemment propres à la confection des routes; savoir : les parties cristallines pour l'empierrement, et les parties altérées (l'arène) pour les terrassements. Cette nature de sol ne donne jamais de boue; c'est un fait incontestable.

On affirme que : « Les travaux d'art seront les mêmes sur les deux tracés, parce qu'ils sont traversés par les mêmes ruisseaux, ou par leurs ramifications. » Qu'on examine les lieux; qu'on jette seulement les yeux sur le plan de MM. les ingénieurs; on verra de suite toute la fausseté de cette assertion. De tous les torrens qui se précipitent dans le Bandiat, le ruisseau de l'Étang est le seul qui traverse les deux tracés; partout ailleurs, des cassis ou quelques aqueducs de peu d'importance suffiront pour l'écoulement des eaux pluviales; tandis qu'auprès du Bandiat, l'art devra dompter les érosions et les alluvions tumultueuses de toutes les eaux torrentielles, qui déchirent à chaque pas les flancs escarpés de la vallée. De longues et énormes murailles de soutènement seront nécessaires pour lutter sans cesse contre la déclivité du sol et contre les débordemens du Bandiat.

Il n'y a rien à faire de tout cela, sur le tracé n.º 1. La route s'étend librement, en pleine campagne, sans obstacle et sans effort. MM. les ingénieurs, qui le savent, se sont bien gardés de nous offrir un parallèle aussi désavantageux à leur cause; ils n'ont pas fourni au dossier un seul mot de devis, une seule pièce estimative des dépenses, depuis Nontron jusqu'à Savignac. C'est un silence fort prudent, sans doute; mais il trahit toute la faiblesse de nos adversaires.

Comment ose-t-on demander à l'enquête, à l'autorité, le rejet d'un tracé qu'on ne fait pas connaître, et qu'on n'a pas estimé!

La traverse, avons-nous dit, est la seule portion du tracé n.º 1 que MM. les ingénieurs aient pris la peine d'attaquer. Suivons les donc sur ce terrain; acceptons-y le combat!

La dépense de la traverse se compose, disent-ils, de trois élémens :



1. <sup>o</sup> La confection de la route.....	18,042 fr.
2. <sup>o</sup> Les ouvrages d'art.....	6,261
3. <sup>o</sup> Les indemnités.....	61,800

Dépense totale..... 86,103 fr.

*I. La confection de la route.* — Les erreurs fourmillent dans cet article. Sur 877 mètres cubes de déblais, 817 sont supposés de rocher dur, à 3 fr. 39 c., tandis qu'il est évident que le rocher n'est dur que sur un seul point (devant les maisons Gabiaud et Versaveau); ailleurs, il est tendre et schisteux; plus souvent encore il n'existe point. Qu'on examine les lieux!

MM. les ingénieurs nous disent que : « L'empierrement de la traverse devra être en laitier, pris à la forge de Lavenaud, à 9,000 mètres de Nontron; que cette substance exigera, vu son poids, trois voitures bouvières par mètre cube, au prix total de 12 fr., et que, par suite, chaque mètre courant de la traverse exigera pour 14 fr. 73 c. de transport seulement de laitier. »

Nous répondrons : Il est faux que la forge de Lavenaud soit à 9,000 mètres de Nontron; il n'y a que 5,000 mètres de la forge à la place du canton, en passant par toutes les sinuosités de la route bouvière. Il est faux que le laitier soit plus lourd que nos roches : sa densité, dans les parties compactes, n'est que de 2.7, et sa porosité habituelle lui donne une moyenne bien inférieure à ce maximum. Enfin, si l'on doit emprunter quelque chose aux forges, ce n'est pas un produit aussi fragile que le laitier; mais bien plutôt les scories de forges à battre, qui sont autrement dures et lourdes; et ce ne sera ni à 9,000, ni à 5,000 mètres, qu'on ira les prendre. Les trois forges à battre, citées plus haut, offrent de reste, à 2 et 3,000 mètres, la petite quantité dont on peut avoir besoin (936 à 1,000 mètres cubes).

Signaler des erreurs aussi graves, sur des devis signés et contre-signés par des ingénieurs ordinaires et des ingénieurs en chef, c'est peut-être nous exposer, nous, simples citoyens, à voir notre témoignage révoqué en doute. Heureusement pour



nous que leur devis de la traverse se trouve réfuté par leur devis du Bandiat. Ils emploient aussi du laitier dans ce dernier ( et ils ont raison ) ; mais ils se gardent bien d'en proposer le transport à 9,000 ni à 5,000 mètres ; ils ne comptent que sur 696 mètres de distance moyenne, et sur 0 fr. 79 c. de transport par mètre cube, ce qui donnerait, pour 5,000 mètres ( la distance réelle de Nontron )..... 5 fr. 27 c.

Ajoutant, comme eux, de main-d'œuvre, pour le chargement..... " 21 c.

On trouve..... 5 fr. 48 c.

*au lieu de 12 francs*, pour prix du transport, à Nontron, du mètre cube de laitier, avec les données et les chiffres mêmes de MM. les ingénieurs.

Quant à la distance de Lavenaud à Nontron, rien de plus facile à vérifier, et même sur le plan de MM. les ingénieurs. Qu'on mesure ! on trouvera *cinq mille au lieu de neuf mille mètres*.

Quel est donc le vertige qui présidait à ces conceptions dérisoires !.....

Il n'est plus étonnant qu'après avoir ainsi posé des bases imaginaires, ils soient parvenus à trouver, pour la traverse, le taux inconcevable de 25 francs, tandis qu'ils ne l'estiment que 12 sur les hauteurs et sur les bords du Bandiat.

Nous avons fait sentir plus haut toute la supériorité des scories sur le laitier ; mais pourquoi n'établirions-nous pas plutôt encore, dans la traverse, une véritable chaussée à la Mac-Adam ? Tout semble nous y convier. Nontron, par son heureuse position géognostique, possède et réunit, pour ainsi dire, dans son sein, les plus dures et les plus résistantes de toutes les roches primitives et secondaires : le granite, la pegmatite, le quartz, les jaspes, sont ici à foison. Il est prouvé, maintenant, qu'il existe un bénéfice notable à briser les pavés pour en mac-adamer les rues. La restauration d'un pavé coûte (voyez la *Statistique des routes royales de France*, 1824), la somme moyenne de 10,000 fr. par kilomètre, sur six mètres de large, et le procédé Mac-Adam n'exige, pour cette transformation, que 2,000 fr. ; on



économise, de plus, 3 à 400 fr. par an sur l'entretien. L'enquête, faite à ce sujet par un comité de la chambre des communes, a constaté :

1.<sup>o</sup> Que les accidens y sont moins fréquens, parce que le bombement y est très-faible;

2.<sup>o</sup> Que les chevaux y ont un quart ou un tiers de moins à tirer;

3.<sup>o</sup> Enfin, que l'entretien en est extrêmement commode et économique. Il faut seulement une surveillance extrême. Les frais d'entretien étaient, en 1820, de 8,514 fr., terme moyen, par kilomètre, dans le comté de Middlesex, et l'introduction du procédé Mac-Adam les avait réduits, en 1825, à 5,700 fr.

Loin que l'expérience et le temps altèrent en rien la confiance dans ce nouveau procédé, il se répand maintenant dans l'universalité des trois royaumes. La théorie de Mac-Adam a été reconnue fausse, et son procédé pratique admirable. Il est admirable surtout pour l'objet qui nous occupe.

1.<sup>o</sup> Il diminue les chances d'accidens dont on nous a tant menacés;

2.<sup>o</sup> Il convient parfaitement dans une ville, d'abord pour l'extrême commodité qu'il offre, puis ensuite pour la surveillance assidue qu'il exige et qu'on peut si facilement lui donner;

3.<sup>o</sup> Il utilise les excellens matériaux que nous avons sous la main;

4.<sup>o</sup> Il nous procure ainsi de grandes économies sur la confection et l'entretien. Les frais de l'empierrement se trouvent réduits à 4 ou 5 fr., au plus, le mètre courant, *au lieu de 18 fr. 80 c.* (En Angleterre, où la main-d'œuvre est plus chère, le mètre courant Mac-Adam ne coûte que de 1 fr. 60 c. à 2 fr.)

II. *Les ouvrages d'art.* — Cette portion du devis de la traverse est, comme les autres, empreinte d'exagération; mais aujourd'hui toutes les difficultés à ce sujet sont tranchées. Le conseil municipal de Nontron vient de voter 6,261 fr. 16 c., montant du devis de ces ouvrages. Il offre de les exécuter à ses frais, sans qu'il en coûte un centime au département.

Qu'il nous suffise de remarquer combien est trompeuse la



précision du chiffre précédent (6,271 fr. 16 c.) Cette précision se retrouve dans les 2,261 fr. 16 c. portés pour la réparation de l'Arceau. Nous avons visité scrupuleusement les lieux, et nous avons trouvé tous les détails du devis mensongers. Le ruisseau ne traverse pas la rue du n.º 61 au n.º 62, et, d'ailleurs, la route n'a pas besoin d'être refaite, comme on l'affirme. Sur la longueur indiquée du n.º 171 au n.º 192, la moitié seulement a besoin d'être refaite; tout le reste est neuf et solide. Ce devis, nous pouvons l'attester, a été fait dans le cabinet, comme la plupart des autres.

III. *Les indemnités.* — Notre conseil municipal avait contesté, l'an dernier, les indemnités de nivellement qui étaient fixées à 1,000 fr., terme moyen pour 39 maisons, et *déduction faite des concessions des propriétaires*. Cela faisait supposer nécessairement un dommage réel de plus de 1,000 fr. Nous voyons cependant, aujourd'hui, figurer au dossier, comme pièce justificative, une estimation récente de MM. les ingénieurs, qui ne porte qu'à 1,000 fr. justes l'indemnité moyenne du dommage. C'est une nouvelle contradiction à ajouter à toutes les autres.

Nous voici, du reste, arrivés au point le plus intéressant de toute notre argumentation; nous laisserons sommeiller nos griefs. Nous avons maintenant à représenter notre ville entière se cotisant pour acheter ce qu'une ordonnance royale lui a déjà donné. Désormais, la question est tranchée; toutes les exagérations de MM. les ingénieurs seraient-elles devenues des vérités, que la traverse serait encore la plus économique de toutes les directions possibles.

Supposons donc que la dépense du tracé n.º 1, par la traverse, soit réellement de..... 163,443 fr.

Que celle du tracé n.º 4, par le Bandiat, ne puisse pas dépasser..... 101,603

L'excédant de la dépense, par la traverse, serait alors de..... 61,840 fr.

Eh bien! nous sommes en mesure de faire face à cette me.





Le conseil municipal a voté, pour la confection des ouvrages d'art.....	6,261 fr. }	10,000
En argent.....	3,739 }	

Les indemnités figurent, au devis,  
pour une somme de..... 61,800

Elles se trouvent aujourd'hui volon-  
tairement réduites, dans la pièce B, à.. 20,090

La totalité des sacrifices s'élève, par  
conséquent, à..... 41,710 fr. ci 41,710

La pièce C présente une souscription volontaire  
de..... 9,300

TOTAL GÉNÉRAL des sacrifices offerts à l'appui du  
tracé n.º 1..... 61,010 fr.

Le conseil municipal, il est bon de le remarquer, a voté le contingent ci-dessus sans faire aucune réserve ni condition, tandis que tous les autres souscripteurs des pièces B et C n'entendent offrir au département leurs sacrifices que dans le cas seulement où ils seraient nécessaires pour éteindre un surplus de dépense. De telle manière qu'ils s'engagent à acquitter, jusqu'à la concurrence de 61,000 fr., tout l'excedant des frais du tracé n.º 1, sur 101,603 fr., prix du tracé du Bandiat; chaque souscripteur y contribuera proportionnellement à la somme pour laquelle il a souscrit ou renoncé.

Les habitans de la traverse, généralement si pauvres, avaient déjà abandonné, en 1828, une grande partie de leurs indemnités; leurs nouvelles renonciations équivalent à un sacrifice total de 70 à 80,000 fr. C'est, de leur part, un sacrifice inconcevable. Il nous siérait mal de faire ressortir un dévouement aussi méritoire. L'administration saura l'apprécier.

Ceux qui n'ont jamais conçu ni le désintéressement, ni l'intérêt public, révoqueront peut-être en doute la validité de nos signatures; ils expliqueront l'immensité de nos sacrifices par une arrière-pensée de ne vouloir ou de ne pouvoir les accomplir. Que le département s'en assure! il verra que nos engagemens, tout énormes qu'ils sont, ne dépassent encore



ni les bornes de notre fortune, ni celles de notre générosité.

Au surplus, il existe un moyen d'alléger nos sacrifices : il consiste à nous donner, pour effectuer nos reculs, tout le délai nécessaire à l'achèvement de la route jusqu'à Chalus.

Jusqu'ici, la dépense est égale par la traverse et par le Bandiat. Mais cette égalité est tout-à-fait illusoire, si l'on considère, non la fausseté manifeste des devis, mais seulement les conséquences du retrait de l'ordonnance du 6 décembre 1827.

La route n.<sup>o</sup> 12, de Périgucux à Bellac, va bientôt faire renaître toutes les difficultés qu'on aura cru éluder. Nul moyen, cette fois, d'éviter la ville. Ira-t-on exhumer ce projet avorté, ce tracé n.<sup>o</sup> 3 par les coteaux, que tout le monde repousse, et qu'aujourd'hui ses auteurs eux-mêmes désavouent? Se rejettera-t-on à droite, pour profiter de la route du Bandiat? Cela est impossible; on allongerait beaucoup trop, et de graves obstacles se présenteraient plus loin, lorsqu'il s'agirait de franchir les escarpemens de la vallée. On devra, cette fois, traverser la ville et lutter contre toutes les difficultés réunies. MM. les ingénieurs le savent; aussi nous promettent-ils déjà leur appui pour la traverse de Bellac, comme dédommagement de celle qu'ils veulent nous enlever aujourd'hui.

Les 1,085 mètres de traverse, dont on profiterait avec le tracé n.<sup>o</sup> 1, se trouveront alors à faire. Les Nontronnais, dont les présens auront été dédaignés pour la route n.<sup>o</sup> 3, se garderont bien d'offrir, cette fois, une obole pour une route devenue inévitable. Les dépenses et les indemnités seront alors intégrales; MM. les ingénieurs les ont estimées 86,000 fr. Cette somme doit donc grossir, en pure perte, les frais de la route n.<sup>o</sup> 12, si le tracé du Bandiat est adopté; elle doit diminuer d'autant les dépenses départementales, si l'on maintient le tracé n.<sup>o</sup> 1. 1,085 mètres deviennent, par cela seul, communs aux deux routes; on économise à la fois et leur confection et leur entretien.

Le tracé n.<sup>o</sup> 4, par le Bandiat, coûterait donc, en définitive, 86,000 fr. de plus que le tracé n.<sup>o</sup> 1, par la traverse.