-F-
178012

F
178.012

F
178.012

NAVIGATION
DE
L'ARROUX.

UNIVERSITÉ DE DIJON
FACULTÉ DES SCIENCES

A

Messieurs

Messieurs de L'academie

de Dijon.

Messieurs,

ACADÉMIE DE DIJON
FACULTÉ DES SCIENCES

MM. les officiers municipaux de la ville d'autun, me chargerent en 1775. de m'occuper du projet de rendre L'Arroux navigable. Je saisis avec empressement, cette occasion de procurer à mes concitoyens, un établissement, que je crois avantageux.

Je suis fier, quand je peux servir
ma patrie.

J'ai suivis cette entreprise, avec tout le
Zèle, dont je suis capable, je l'ai conduite
dès le premier pas, jusques au moment de
la délivrance des ouvrages, et cette délivrance
allait se faire, si des circonstances imprévues
ne s'y fussent opposées.

Je n'ay rien épargné pour m'instruire sur
cette matière, qui a puissamment par le
désir de faire le bien, rien ne m'a coûté.

en quittant l'Elbe vinage, je laissai
dans les archives de la ville des copies
épargnées de tout ce que j'avois fait. J'espérois
qu'elles seroient conservées, et que dans des
moments plus heureux, quelqu'un pourroit
reprendre le fil de mon travail, mais ces
papiers ont été dispersés.

J'ose Messieurs, vous en offrir un
recueil complet.

Je sais bien que cet ouvrage, n'est
pas proprement un ouvrage académique,

mais malgré cela, je ne crains pas de
vous l'adresser, parce qu'il me semble,
qu'en faisant à part la forme et le stile,
qui m'appartiennent personnellement, on
peut s'occuper des choses, que ces mémoires
contiennent.

elles appartiennent à l'histoire du
commerce de la bourgogne, à ses productions,
à ses ressources, Je crois qu'on y trouvera
des recherches intéressantes et utiles.

Tout ce qui est utile, ne vous est
pas étranger.

Je vous prie du moins Messieurs, de
recevoir cet envoi comme un Témoignage
de ma reconnoissance, et de profond
respect, avec lequel j'ay l'honneur
d'être

Messieurs,

Votre très humble et
très obéissant serviteur

Lesueur
avocat.

autun ce 20. avril 1784.

Table.

Preface . . . . . p. 7.

observations préliminaires . . . . . 11.

devis des ouvrages à faire à la rivière d'arroux pour la rendre navigable, depuis la ville d'autun jusques à la loire, au dessous de digoin . . . . 23.

par le sieur antoine ingenieur de la province.

Toisé et détail estimatif de ces ouvrages . . . . 73.

Spéculation sur ce que cette navigation pourra produire . . . . . 101.

Balance de la recette et de la dépense année par année . . . . . 110.

mémoire pour établir l'utilité de la navigation de l'arroux, en général . . . . . 119.

Résumé d'après le mémoire précédent . . . . 175.

Tableau de comparaison entre la Spéculation de St. antoine et celle de la ville . . . . . 185.

Projet de la requête à présenter au conseil pour obtenir la permission de rendre l'arroux navigable . . . . . 193.

observations sur l'écluse de gergnon . . . . 203.

memoire sur l'écluse de gergnon. ce memoire est de St. antoine . . . . . 209.

conditions convenues entre M. de barbançon et la ville . . . . . 219.

arrest du conseil d'etat du roi du 7. 8bre 1778 qui permet la navigation de l'arroux . . . p. 221.

requete presentée à M. l'intendant de bourgogne pour avoir la permission d'ouvrir des actions, pour parvenir à la navigation de l'arroux . . . . . 261.

mémoire sur l'ouverture de ces actions . . . 263.

Pieces justificatives

Lettres patentes du 30. 9bre 1729. au sujet de l'ecluse de gergnon . . . . . 261.

arrest dispedient du parlement de dijon du 1. juillet 1734. sur la meme ecluse . . . 268.

premier certificat des négotians, sur la navigation de l'arroux . . . . . 278.

notes sur la quantité de vins qui se recoltent aux environs d'autun . . . . . 283.

second certificat . . . . . 284.

eclaircissemens sur cette navigation . . . 289.

autres . . . . . 292.

autres . . . . . 295.

autres . . . . . 301.

Tarif des droits de péage sur la Loire qui s'embarque sur la Loire, aux ports ci-dessus, pour être rendu

à Paris . . . . . 308.

Mémoire sur la navigation de la Seille 312

Notes sur le mémoire précédent . . . . . 328.

Préface.

c'est le commerce qui enrichit les états, qui fait fleurir les arts et qui donne la supériorité aux pays qu'il favorise; lorsque la navigation vient au secours, c'est alors une source inépuisable de richesses.

Pénétré de ce grand principe et ayant trouvé les moyens de réunir dans son sein, ces deux agens, distributeurs des biens de la fortune, la ville d'Amiens s'empresse à en faire part à ses cytoyens et aux étrangers. elle les invite à concourir à l'établissement du canal qu'elle va former. L'utilité du projet et la facilité de son exécution deviennent les garans du succès.

L'utilité de ce projet a été sentie de tous les tems: aucun pays n'a eu un sol ingrat a du chercher à s'en dédommager. on a vu dans la rivière un moyen de remédier à la stérilité de ses terres par les trésors du commerce, car la nature n'agit jamais en mere dénaturée, dans les pays qui paroissent dis gratiés, elle a placé des ressources qu'elle abandonne à la sagacité des colons et qui correspondent à la fertilité des cantons mieux partagés. c'est ainsi qu'en opposant l'industrie à la fécondité, elle dispense également ses biens.

Il y a apparence que le projet imaginé et adopté par toutes les générations se trouvoit déjà en usage: on en sentoit l'utilité et on s'en servoit. le président jeannin en a vivement recommandé l'exécution. on peut croire que dans des siècles plus reculés, on n'a pas échapé aux romains si hardis dans l'exécution des grandes entreprises, et si habiles à surmonter les obstacles en tous genres. on seroit même tenté de penser qu'ils l'auroient exécuté en partie, quand on réfléchit à la quantité des marbres, à la grandeur de pierres étrangeres, qu'on voit encore, et dont le trans port semble être au dessus des forces des voitures usités à cette époque.

La chute de ces conquérans a entraîné en plus d'un endroit celle de leurs ouvrages, il ne nous reste de leurs principaux monumens, ainsi que deux, qu'un souvenir éloigné, il a associé aux corps de la fortune qui les a fait disparoître, que quelques vestiges, dont la grandeur au milieu des ruines, décèle la main puissante, qui a élevé ces ouvrages étonnans. La main de tems a presque tout effacé, et les barbares, les inondations et les autres événemens, qui changent la face du globe, secondant les efforts, ont fait disparoître le canal des romains, s'il a existé.

Sans s'appesantir davantage sur cette conjecture, il suffit aujourd'hui que l'utilité du canal soit reconnue et sa possibilité démontrée, pour qu'on s'en occupe sérieusement, et pour qu'il fixe l'attention des pays intéressés.

Célèbre par son ancienneté, et remarquable par le rang qu'elle tient dans la province, la ville d'autun a vû avec chagrin, qu'elle étoit étrangère au commerce, qui fleurit aujourd'hui autour d'elle, elle a examiné sa position d'un œil attentif, cherché les rapports qu'elle peut avoir avec ses voisins, elle a été étonnée, lors qu'au lieu d'une simple correspondance, qu'elle songeoit à établir avec les villes limitrophes, elle a vu que la nature l'avoit placée comme un point de réunion entre les deux mers, qui baignent les côtes du royaume : la saone d'un côté, la loire de l'autre, passant à peu de distance d'elle semblent l'inviter à venir prendre part aux richesses qu'elles répandent sur leur route.

Les fruits de la provence, les fruits, objets d'une consommation si étendue, les marchandises du levant, tous les ouvrages que enfantent les arts de lyon, et l'industrie des bords de la mer de geneve, sont portés à chalon par la saone, d'où ils se distribuent dans le reste de la france et dans les royaumes voisins. La loire d'un autre côté fait remonter à dijon, toutes les

marchandises du nouveau monde et de l'inde, auxquelles elle joint encore celles des pays, où elle passe, et qu'apportent les rivières, qui se perdent dans son sein.

Chalon vient d'être uni à autun par une levée de neuf lieues, belle, roulante, faite non seulement pour le poids qui y passe, mais pour les plus fortes voitures, qui y circulent dans un jour. Il ne s'agit plus pour réunir les deux mers que de joindre autun à dijon. L'ouvrage est déjà fait en partie, un canal spacieux, propre à la circulation des plus grands bateaux, s'étend de dijon à genlis. Il n'y a que neuf lieues à autun que neuf lieues, ce sont les neuf lieues de lit de la riviere qui restent à border et à rendre autant propres à la navigation que les fleuves qui sont plus bas : la quantité des eaux, dans la même, le fera ressentir en effet différent.

Qui jugera combien ce canal doit être fréquenté et combien le commerce y sera animé, puisque outre les marchandises des deux mers, qui y viendront aboutir, la province y joindra des objets d'une importation considérable, tels que les fers, les chanvres, les bois de construction et de marine, qui sont situés sur les bords, les charbons de pierre, dont les mines sont près que à la source de l'arroux, les vins dont le débit est si considérable, le poisson, les laines, et mille autres branches d'un commerce moins important, mais qui réunis au tout, en font un grand arbre.

Tels sont les objets qu'autun livre à l'activité et aux spéculations des marchands. en appellant le commerce, elle lui montre un asile dans le nouveau port qu'elle va construire, elle applanit les chemins, elle creuse les canaux qui vont le conduire, elle offre de lui mettre en main les ressources puissantes en abondance qu'elle va détailler, et elle ne craint pas de lui garantir les profits proportionnés à la hardiesse de ses entreprises et à l'étendue de ses vues.

Quel spectacle plus satisfaisant pour les habitans de cette ville,

que celui d'une courte Lieue, qui donnera pour la premiere fois le mouvement, à une route de Commerce, qui reportant au loin les marchandises du pays, ramenera celles des pays les plus éloignés, et déposera sous leurs yeux étonnés, les tributs des deux mers et les richesses des deux mondes.

Pour réaliser ce projet important et donner le branle à une machine aussi utile il en coutera à peine 200,000ᵗ. on pourra s'en convaincre par la lecture des mémoires suivans, fruits de l'étude la plus sérieuse sur cette matiere, et des calculs les plus exacts.

on y verra la facilité de l'éxécution, l'utilité de cette navigation, et son produit, chacun pourra s'occuper à loisir de ses objets, et se convaincre de la vérité de tout ce que l'on vient de dire.

N.B. on prie de se ressouvenir que les mémoires ont été rédigés en 1777. et 1778. suivant l'état des choses en ces années là. il y a quelques différences actuelles (en 1786) que les changemens arrivés dans les objets du commerce, ont amenés. elles sont toutes à l'avantage du projet. on a vû d'abord on les dessein d'en faire la remarque par des notes, mais on s'est départi de ce travail, en pensant que dans dix ans, les nouvelles remarques auroient pareillement vieilli: on donne donc ce recueil, tel qu'il a été rédigé dans le tems, où il a été fait. et cela suffit;

Observations préliminaires.

Dès que je fus chargé du projet de rendre l'Arroux navigable je crus que la premiere chose à faire, étoit d'assembler les habitans, pour savoir leurs avis, l'Assemblée tint le 11. juin 1775. Le procureur du Roi fondé, dit:

" que m. Lemaire s'occupant très sérieusement de tout ce qui
" peut procurer des avantages à la ville, a engagé pendant
" son élection Mrs. les commissaires alors, à faire des
" remarques sur le projet de faire porter bateau à la riviere
" d'Arroux.
" que les remarques ayant été lues dans les trois chambres,
" qui composent les états généraux de cette province, elles y
" ont été approuvées et qu'en conséquence il y a eu decret
" par lequel les états accordent leur protection pour
" l'éxécution de cette entreprise.
" qu'il ne croit pas qu'on puisse appercevoir tous les avantages
" qu'en retireroient le royaume, la province de bourgogne
" en général, l'Autun en particulier et sur tout cette ville
" Les rivieres ne contribuent pas seulement à la richesse
" naturelle des campagnes et des arrondissemens, elles font encore
" la richesse artificielle des provinces en facilitant le débouché
" des marchandises. plus leur cours est étendu dans un
" état et plus elles communiquent les uns avec les autres.
" plus les parties du corps de cet état sont liés, et ont de

" se moques de Séaux chéris malheureux.

" La ville d'Auxerre placée au milieu de la province, semble
" avoir été destiné par la nature a être un entrepot général
" et le point où doivent se réunir toutes nos richesses, pour
" être répandues dans le royaume.

" nous sommes environnés de bois immenses tant futaye que
" taillis, dont la plus grande partie appartient au roi, mais
" l'impossibilité de les exploiter en nécessite la consommation sur
" les lieux et en diminue considérablement la valeur. nous
" pourrions donc les embarquer et enfourrir plusieurs provinces,
" nous pourrions même les faire transporter jusques à paris, et
" augmenter les provisions de cette ville immense.

" Le prix de ces bois seroit bien au dessous des prix, et bien
" au dessus de la qualité des bois, que se tirent des rivieres d'yonne
" et de cure, ils arriveroient à leur destination sans être dégradés

" Les bois des rivieres d'yonne et de cure sejettent à bois
" perdu dans des ruisseaux, distans de dix à quatorze
" lieues de clamecy, arcy, vermanton, crevant. ils ne
" parviennent pour la plus part aux arrets, qu'après cinq ou
" six flots. les canards qui restent au fond de l'eau, une plus
" grande quantité qui reste sur les bancs de sable et sur les
" bords de la riviere, occasionnent une dépense considérable
" aux marchands. il faut les pousser à flot, retirer celui
" qui nage puisi, l'engrillier sur les bords, où il demeure
" un an, avant que de pouvoir être rejetté à l'eau, il
" arrive enfin à paris, mais totalement dénué de son écorce,
" spongieux, presque pourri, sans lit, il n'est plus propre à
" dire qu'un bois mort, qui ne fait aucun profit.

" Le bois au contraire qui viendroit de Larroux seroit d'une

" qualité bien au dessus, il seroit tout bois neuf, parce qu'il
" auroit été mis en train, sans avoir été jetté à bois perdu sur
" aucun ruisseau, il se trouveroit d'ailleurs en bois de compte,
" et nous en fournirions en bois de cuisine, en bois propre aux
" sculpteurs, aux menuisiers, aux charrons &c. nous en avons même
" de marine qu'on est forcé de convertir en bois de chauffage.

" depuis quelques années, on a ouvert des mines d'asphalte,
" qui sont très nombreuses et très considérables dans les environs
" de cette ville. quelques essais ont même été faits par nous dans
" notre voisinage des ardoisieres, mais les propriétaires
" laissent ces richesses dans le sein de la terre, parce qu'ils ne
" pourroient les débiter, faute de pouvoir les faire transporter
" et les entrepreneurs des mines trouvent à peine par le débit
" qu'ils font dans le pays seulement, à se dédommager de leurs
" dépenses d'exploitation.

" nous avons aussi des verreries, où se travaillent non seulement
" des bouteilles et petites verreries, mais même des verres à vitre
" mais les débouchés manquent, ces entreprises languissent et
" ne sont point portées au point, où elles pourroient être, si
" le transport en étoit facile.

" Tout le monde connoit les vins de Bourgogne et l'Auxerrois
" attirent les désirs, malgré la cherté des transports par terre,
" on en débite néanmoins beaucoup, mais combien plus en
" débiteroit-on, si le conduit en étoit plus facile, moins
" lorsque et moins coutteux? nos vins remontant le haut parcourus
" aussi, les provinces voisines auroient une boisson saine
" et salutaire; ce seroit à autun, placé près de Grenoble, où
" leurs vins s'embarqueroient pour se rendre facilement
" à leur destination.

" La riviere d'Arroux se voisine de plusieurs étangs, on en

" compte plus de Soixante, qui y versent leurs eaux : le
" poisson qui en provient, l'consomme dans le pays, et il
" faudroit beaucoup plus, si on pouvoit l'embarquer pour
" puis. plusieurs marchands même malgré les inconvéniens
" du transport par des voitures, jusques à toulon y ont déjà
" et plusieurs fois conduit le produit de leurs étangs.
" une branche de commerce est prête à donner de nouveau
" fruits à la province, on a reconnu que nos vins communs,
" étoient propres à faire de l'eau de vie, déjà plusieurs propri-
" étaires exposé dans le Comtois, mais la difficulté de la
" transporter empêche de les imiter et fournit de découvrages.
" Il n'est pas besoin de parler de nos bleds que l'étoit
" fournir abondamment, et de nos bestiaux que nos prairies
" nourissent, ni des cochons que l'auxois élève et qui font
" partie de son commerce. facilités le débit de ces marchandises
" par un transport aisé, vous en augmenterez nécessairement
" la production !
" Si l'entreprise de faire porter bateaux à l'arroux est
" inutile pour le royaume, par l'exportation qu'elle procurera,
" la province de bourgogne et l'auxois en particulier y
" trouveront aussi une utilité réciproque par l'importation,
" qui se fera chez nous. on nous ramenera les vins, bonneaux
" et par là on conservera les bois, qui s'emploient pour
" l'entretien, nous aurons plus facilement le beurre, les
" épiceries, la morue, le plomb, les bleds dans les années, où
" nous en manquons et d'autres marchandises, qui nous
" viennent avec difficulté et dont le transport coûtera
" nous fera de nos privés.
" Ce seroit perdre de temps que de prouver combien cette

" ville y trouveroit d'avantages et de profits, aucun doute
" la porte de tout le versant, soit pour l'importer soit pour
" exporter ; de la combien d'ouvriers employés utilement et
" qui trouveront dans le prix de leur travail, de quoi nourrir
" élever et entretenir leur famille et préparer dans leurs
" enfans de nouveaux ouvriers, pour leurs successeurs. de la quelle
" consommation ? eh ! qui va dire pas que plus on consomme
" dans un pays, plus on y est riche ?
" Ce projet n'est pas nouveau, dès la renaissance des lettres,
" c'est à dire dès le moment où sortant de la barbarie, nos
" ayeux commencerent à penser, ils jettèrent les yeux sur
" leur rivière pour la rendre navigable, une ancienne tradition,
" qu'elle flottoit déjà, dans les tems heureux où les empereurs
" la disputoient à l'honneur de restaurer et d'embellir ancien,
" soutenoit leur espérance et les encourageoit dans leur
" demande. on en voit des traces des 1563. dans quelques
" mémoires que le sieur Tixier alors maire, envoya à mr.
" Hurault évêque d'autun, étant alors en cours, pour en
" obtenir la permission du roi. Le projet fut donné à
" Henri II. qui rendit arrest du conseil en conséquence,
" mais les malheurs des tems, étouffèrent cette idée dès sa
" naissance.
" elle se réveilla sous Henri IV. et le célèbre Jeannin,
" que tous autrefois doit nommer avec attendrissement
" la saisit avec avidité. ce grand homme voulut non
" seulement rendre l'arroux navigable, mais encore joindre
" les deux mers par l'étang du long-pendu. la délivrance
" de ces deux ouvrages fut faite, mais les guerres, qui
" survinrent dans le royaume, éloignerent encore ce projet.

" il étoit reservé à un autre aujourd'hui de reprendre
" le fil de cette entreprise et de la conduire à sa fin.
" M. Delagoutte, abbé commendataire de l'abbaye
" royale de cette ville, doyen de la cathédrale d'Autun, élu
" aumônier du clergé de la province, ainé de sa patrie qu'il
" chérit, désire de l'enrichir, en y ramenant l'abondance
" avec le commerce. une telle entreprise est digne de lui,
" et l'intérêt qu'il y prend en présage le succès. son
" nom sera donc désormais placé dans nos fastes, au rang
" des bienfaiteurs de notre ville et cette qualité que lui
" donnera notre reconnoissance, sera bien chere à son cœur.
" Si nous avons attendu nos demandes sur ce point, déjà il
" a fait les premieres démarches et ses vues ont été applaudies,
" et ainsi qu'il a employé pour nous ses premiers
" moments du pouvoir, qui lui sera confié; mais avant que
" de suivre ce projet il veut consulter les habitans de
" cette ville, et savoir d'eux ce qu'ils en pensent.
" Le requérant demande donc que l'assemblée ait à
" délibérer sur l'objet en lui même, et à dire les
" avantages, qui résulteroit de rendre l'Arroux navigable.
" quoique le projet ait déjà été regardé comme
" possible, puis que l'ouvrage en a été dressé, le Sr. procureur
" du Roi pense qu'il faut de nouveau faire
" cette vérification, qu'il est important de mettre au grand
" jour la facilité de l'ouvrage et pour cela nous voulons que
" ce qu'il en coûtera, quels soient les moyens les plus
" convenables pour fournir à cette dépense et de pourvoir
" aux indemnités des riverains. enfin pour que sur tous
" ces points éclaircis l'entreprise, soit pour ces objets
" qu'il a assemblé la communauté. "

Quoique j'ai rédigé le réquisitoire que je vient de
lire, je ne craignis pas de me rendre à l'assemblée,
pour avis même les avis en disant,
" que l'exécution du projet de rendre l'Arroux navigable est
ce qui peut arriver de plus utile pour la ville, que je remercierois
M. le maire des vues qu'il a eu à cet égard, le prions ainsi
que MM. de la chambre de s'intéresser auprès de M.
de la goutte élu, pour qu'il veuille bien se occuper, et
continuer ses bontés et sa protection à cet effet toujours, qu'il
étoit fait pour exécuter un projet que le célebre Jeannin
notre compatriote, avoit conçu pour le bonheur de sa
patrie.
que quoique cette navigation a été déjà jugée possible,
il étoit à une bonne administration de vérifier encore
cette possibilité, qu'il falloit pour cela faire un plan de la
rivière que nous y adjoint, faire un devis estimatif des
réparations, qui sont à faire, pour la rendre navigable
dans cette étendue, traiter avec les riverains sur les indemnités,
qui leur reviendront, savoir ce que une telle entreprise
coûtera en général, chercher et reglers les moyens de
l'exécuter et fournir à les dépenses, et fixer pour cela les
droits à prendre sur les marchandises, qui se trouveront
soit en montant, soit en descendant.
que pour faire un tel devis, il faut un homme très intelligent
et que sous bon vouloir et plaisir de M. l'intendant, on
ne puisse mieux choisir, que le sieur ingénieur de
la province, homme de génie et qui s'est fait connoître
avantageusement, par cet ouvrage, qu'il vient de
donner sur les canaux à établir.
qu'il pour le bonheur des compagnies qui entreprendront

ces ouvrages, prévu le cas il paroit convenable de
[illegible] parti et de faire avec elles les conventions
qu'on jugeras nécessaires.

quelles dépenses préliminaires doivent être à la charge de
la ville, qui en retirera le plus grand avantage. Je
délivrai quelques mémoires à MM. les officiers municipaux
sur tous ces points, leur donnant pouvoirs de choisir un
ingénieur pour faire le devis estimatif et dresser les
conventions relativement de M. L'intendant, de traiter
avec les riverains sur les indemnités, qui leur seront
dues, de fixer les droits à prendre sur les marchandises, qui
passeront sur cette rivière, et de faire marché avec les
voituriers, qui proposeront les propositions pour l'établissement
cette navigation, en rapportant pleinement à M. le
maire et à MM. les officiers municipaux sur tout ce
qu'ils croiront convenable pour mener ce projet à une
entière exécution, leur donnant à cet égard tous pouvoirs
et toute autorité nécessaire. »

Cet avis fut adopté unanimement par toute l'assemblée,
qui étoit très nombreuse.

Le 21 du même mois de juin 1775. M. L'intendant
nomma M. Antoine pour faire les plans et devis
nécessaires.

cet ingénieur fit donc 1°. Les plans des lieux. 2°. un devis
des ouvrages à faire. 3°. un détail estimatif de ces ouvrages.
Il y joignit une spéculation sur les produits de la
navigation.

on trouvera toutes ces pièces dans ce recueil.

de mon côté je fis un mémoire pour établir l'utilité de
la navigation en général : J'y ajoutai un résumé, et un
tableau de comparaison entre la spéculation de Mr. Antoine
et celle de la ville.

Le tout fut envoyé à M. l'intendant, qui permit à la ville
de continuer cette entreprise.

J'avois fait mon mémoire très étendu, afin de mettre sous
les yeux de M. L'intendant des détails exacts et raisonnés de
ce projet, mais je sentis qu'il étoit trop long, pour être lu dans
les bureaux, je pris le parti de le refondre et de le partager
en trois parties.

Dans la première, je prouvai l'utilité de cette navigation.
Dans la seconde, je fis voir quelle dépense étoit nécessaire pour
la perfectionner, et dans la troisième j'essayai de fixer ce qu'elle
pourroit produire.

J'avois le choix de donner ici ces trois mémoires, mais j'ai
préféré le premier 1°. parce qu'il contient tout ce qui se
trouve dans les autres. 2°. parce qu'il présente de suite le
tableau et les espérances de cette entreprise. 3°. parce que je
le crois meilleur, je n'étois gêné par rien, lorsque je le
composai, je pus étendre mes idées, au lieu qu'il fallut
me restreindre, pour faire les autres, j'étois obligé de
diminuer, de rétrécir, de compter les pages, pour pouvoir
être lu;

M. L'intendant nous ayant renvoyé toutes ces pièces,
nous crumes devoir assembler la communauté de nouveau.
J'étois alors échevin. cette assemblée fut tenue le 9.
mars 1777. Le procureur du Roi Lindie présenta aux
habitans les ouvrages de M. Antoine et les siens. il dit:

" que les officiers municipaux avoient déja un pouvoir général
" en conséquence de la délibération du 11. Juin 1775. mais qu'ils
" avoient cru devoir présenter à la communauté, tout ce qu'ils
" avoient fait, afin qu'elle put prendre connoissance du tout. que
" M. l'Intendant en passant par autun, au mois d'octobre dernier
" avoit pris la peine de visiter lui même la riviere, et qu'il
" approuvoit cette entreprise. que M. Delagorce doyen et
" élu du clergé l'honoroit aussi de sa protection.

Les habitans remercierent d'une voix unanime les officiers municipaux, et leur renouvellerent tous les pouvoirs, qu'ils avoient, et en les étendant il leur permirent de faire en général tous traités, conventions et arrangemens nécessaires de quelques espece qu'ils fussent, pour amener cette entreprise à sa fin; que comme il étoit nécessaire d'avoir quelques protecteurs au conseil pour appuyer leurs demande, ils supplioient M. Delagorce de vouloir bien en prendre la peine et que ce seroit une nouvelle obligation que la ville lui auroit.

nouvelle assemblée tenue le 25. mai 1777. où les habitans autorisoient les officiers municipaux à demander à M. l'Intendant la permission de se pourvoir au conseil pour obtenir l'arrêt. cette permission fut donnée, je rédigeai le projet de la requete, et tout fut envoyé au conseil.

Cependant il y avoit un traité à faire avec M. de Barbançon, au sujet de l'écluse de gouzon, qu'il falloit traverser, pour aller depuis autun jusques à la loire. Messieurs autrefois avoient fait un mémoire particulier en relatif à cet objet. on le trouvera dans le recueil. nous

suivimes

cette branche, et nous convinmes de nos prétentions respectives entre la ville et M. de Barbançon.

J'ay cru devoir raconter icy tout ce qui concerne cette matiere, qui est une dépendance nécessaire de la navigation de l'arroux.

L'arrêt du conseil fut obtenu le 7. octobre 1778.† et il ne s'agissoit plus que de faire la délivrance. il se présenta pour cela une compagnie d'entrepreneurs très solvables et qui ne demandoient aucunes avances. mais par un événement imprévu ne pouvoir pas prévoir, on s'obstina à leur demander 20,000ᵗ. pour dédommager disoit on, des dépenses que la ville avoit faites, pour en venir là. cette proposition singuliere éloigna ceux qui se présentoient, et comme celui qui l'avoit faite, avoit une très grande prépondérance dans tout ce qui se faisoit, il fallut en rester là.

† Nᵒˢ. on envoya des ingénieurs des ponts et chaussés, pour vérifier le projet, et ils l'approuverent.

nous ne perdimes pas courage, et nous cherchames un autre moyen, et fut celui d'ouvrir des actions, pour parvenir à notre but. j'en demandai la permission par requete à M. l'Intendant, il nous la donna, j'fis ensuite un mémoire, pour éclaircir les actionnaires. ce mémoire fut imprimé pour être distribué, il est dans ce recueil: c'est l'état de tout ce que j'avois fait, il n'en falloit alors pas davantage.

un nouvel obstacle survint. la ville prenoit des actions pour 60,000ᵗ. il falloit emprunter pour les remplir. M. l'Intendant avant que de permettre cet emprunt, voulut avoir un état des finances de la ville, elles se trouverent épuisées, en désordre, les revenus ne suffisoient pas pour

fournis aux dépenses annuelles : il fallut tout les prendre pour couvrir au plus pressé, et Mr. L'intendant exigea préalablement, la ville cherchât des moyens, pour la tirer de l'embarras, où elle se trouve. on les cherche depuis ce tems là, et on est encore aujourd'hui les embarras.

on ne s'est plus occupé du projet de la riviere, on a perdu courage, et on a fini par prier la province de se charger de cette entreprise, en offrant de lui remettre les privileges et bénéfices, qui peuvent en devenir résultés de l'exécution de l'arrêt de 1778.

Je souhaite bien sincérement qu'on pourre à ma patrie l'avantage de cette navigation, mais comme je n'espere plus vivre assez, pour voir reprendre ce projet, je prens le parti de déposer entre les mains de l'académie de dijon tous les pièces instructives, afin que quelqu'une puisse quelques jours s'en servir pour procurer à la province un établissement aussi utile.

Je mets dans ce recueil 1°. plusieurs pièces, que j'appelle pièces justificatives. elles contiennent des détails intéressans. 2°. un mémoire sur la navigation de la Seille, ce qui me fut communiqué lors que je travaillois au mien. si j'avois consulté mon amour propre, je n'en n'aurois pas parlé, par ce que ayant couru la même carriere, je perds certainement beaucoup à la comparaison

DEVIS

DES *OUVRAGES à faire à la Riviere d'Arroux, pour la rendre navigable depuis la Ville d'Autun jusqu'à la Loire, au-dessous de Digoin.*

JOSEPH-PIERRE ANTOINE, Sous-Ingénieur des Etats-Généraux de Bourgogne, Expert nommé par l'Ordonnance de Monseigneur Dupleix de Bacquencourt, Intendant des Provinces de Bourgogne & Bresse, du 21 Juin 1775, pour » procéder à la » visite de l'état de la Rivierre d'Arroux, depuis Autun » jusqu'à Digoin, à l'effet de reconnoitre, s'il est pos- » sible de la rendre navigable, & dans ce cas d'en lever le plan » géométrique; d'en prendre les niveaux, de dresser tous les plans, » devis & détails estimatifs des fouilles, excavations & généralement » de tous les ouvrages & constructions nécessaires pour parvenir à » ladite navigation, même de l'indemnité des propriétaires riverains, » relativement à la valeur des fonds qu'il pourra être nécessaire » d'acheter, & dresser du tout procès verbal.

SAVOIR fait; que m'étant rendu en la Ville d'Autun, j'y ai prêté pardevant Monsieur le Subdélégué de l'Intendance, le serment en tel cas requis & accoutumé, le 30 Aout 1775. Le même jour, & pendant tout le mois de Septembre de ladite année, & une bonne partie du mois de Mars de la présente, j'ai procéde aux opérations ordonnées tant en l'absence, qu'en présence de Messieurs Toussaint

Roux, Maire Prévôt Royal & Lieutenant général de Police de la Ville d'Autun, Pierre Delatroche, Penſionnaire du Roi, ſon Procureur-Syndic en ladite Ville, & autres intéreſſés aux conſtructions dont il s'agit; étant aſſiſté des Sieurs Antoine Antoine, mon frere cadet, Architecte & Voyer de la Ville d'Auxonne, & Nicolas Joubert, Géometre & Directeur des chemins; & ayant encore avec moi les Indicateurs Niveleurs & Porte-chaînes néceſſaires, j'ai reconnu & conſtaté ce qui ſuit :

La Riviere d'Arroux, depuis le Pont St. Andoche de la Ville d'Autun, juſqu'à la Loire, a environ environ quarante-un mille deux cent quatre-vingt-quatre toiſes de longueur, ſur cent ſoixante-trois pieds ſix pouces trois lignes de pente; ſavoir, d'Autun à Orney, où il convient de faire la premiere écluſe, ... ce qui fait 5 pouces 10 lignes de pente par cent toiſes.

	Toiſes.		*Pieds.*	*Pouces.*	*Lign.*
	2430	de long. ſur	11	8	de pente.
D'Orney à Laiſy, où l'on conſtruira la ſeconde écluſe, ce qui fait 6 pouces 6 lignes de pente par cent toiſes.	4080		21	8	
De l'écluſe à faire à Laiſy, à celle qui ſera faite à Chaſeux, ce qui fait 10 pouces 11 lignes de pente par cent toiſes.	928		8		
De l'écluſe de Chaſeux à celle qui ſera faite à Etang, . . ce qui fait 11 pouces 6 lignes de pente par cent toiſes.	2050		19	2	
De l'écluſe à faire à Etang, au bac de St. Nizier, . 4647					
Et de ce bac à l'écluſe à faire à Charbonnas, 1900					
Pour les deux parties, 6547 ce qui fait 3 pouces 1 ligne de pente par cent toiſes.	6547.		16	8	
De l'écluſe à faire à Charbonnas, à celle qu'on fera à la Boulaye, ... ce qui fait 7 pouces de pente par cent toiſes.	3361		19	3	
	Toiſes.		*Pieds.*	*Pouces.*	*Lign.*
	19396	de long. ſur	96	5	de pente.

	Toiſes.	*Pieds.*	*Pouces.*	*Lign.*
D'autre part, ...	19396	96	5	
De l'écluſe à faire à la Boulaye, à celle qui ſera faite à Rocuange, ... ce qui fait 11 pouces 6 lignes de pente par cent toiſes.	1270		11	6
De l'écluſe de Rocuange à celle du Moulin du Sas, . ce qui fait 11 pouces 6 lignes de pente par cent toiſes.	758		6	8
De l'écluſe du Moulin du Sas au pont de Toulon, . 786				
Du pont de Toulon à l'écluſe qui ſera faite à Verniſy, ... 2480				
Pour les deux parties, 3266 ce qui fait 7 pouces 6 lignes de pente par cent toiſes.	3266.		18	6
De Verniſy à la terraſſe de la Cure de Vandeneſſe, 3360				
Et de cette terraſſe à l'écluſe qui exiſte à Gueugnon, ... 2241				
Pour les deux parties, 5601 ce qui fait 4 pouces 1 ligne de pente par cent toiſes.	5601.		19	6
A cet article, de même qu'à celui du moulin du Sas, on a ajouté à la pente en amont, la hauteur du ſaut en aval.				
De l'écluſe de Gueugnon à Rigny, ... 5730				
De Rigny à la riviere de la Bourbince, . . 3023				
De la Bourbince à l'écluſe qui ſera faite à la Rochette, ... 1140				
Pour ces trois parties, 9893 c'eſt 1 pouce 3 lignes de pente par cent toiſes.	9893.	10	2	6
	Toiſes.	*Pieds.*	*Pouces.*	*Lign.*
	40184 de long. ſur	162	3	6 pt°.

	Toiſes.	*Pieds.*	*Pouces.*	*Lign.*
D'autre part, ...	40184	162	3	6
Et de ladite écluſe à la Loire, ...	1100	1	1	9
c'eſt 1 pouce 3 lignes de pente par cent toiſes.				
	Toiſes.	*Pieds.*	*Pouces.*	*Lign.*
TOTAL, ...	41284 de long.	ſur 163	5	3 pt^e.

La Riviere d'Arroux a moyennement vingt-cinq à trente toiſes de largeur, un pied de profondeur dans les baſſes eaux; deux pieds dans les moyennes; & juſqu'à neuf & dix pieds, lors des plus grandes cruës.

Le terrein que parcourt l'Arroux, eſt maigre, froid, humide & pierreux: le lit de la Riviere eſt preſque partout formé d'arenes aſſez fines, mêlées de rochers en nombre d'endroits. Ce terrein eſt facilement pénétré par les eaux ſouterraines & pluviales, de ſorte qu'il ſeroit difficile d'y conſtruire de bonnes fondations de maçonnerie, pour des écluſes en pierre. Ce ne pourroit être qu'à trés-grand frais, qu'on pourroit parvenir à faire les épuiſements, ſans leſquels on ne pourroit conſtruire ſolidement.

Il ne ſeroit pas poſſible non plus de faire de bons pilotages dans ce terrein, à cauſe des pierres & arenes, qui reſiſteroient aux ſabots des Pilots.

Dans les projets de l'eſpece de celui dont il s'agit, il eſt de la plus grande ſageſſe de proportionner la dépenſe à l'importance de la navigation; & comme celle de l'Arroux ne ſera peut-être pas de la huitieme partie auſſi forte que celle des Canaux de Languedoc & de Briarre, il n'eſt pas à propos d'y faire des conſtructions, à beaucoup près auſſi diſpendieuſes.

Suivant ce principe, il eſt convenable de conſtruire en charpente & perreys à ſecs, les dix écluſes qui ſont néceſſaires à la navigation de l'Arroux; & avec d'autant plus de raiſon, que leur conſtruction en maçonnerie, ne pourroit à préſent coûter moins de trente mille livres chacune. Si par la ſuite on s'apercevoit que l'entretien annuel des écluſes que nous allons propoſer, devint plus diſpendieux que la rente annuelle des fonds néceſſaires, pour les reconſtruire en maçonnerie, on ſuiveroit alors ce dernier parti, & on pourroit alors ſe ſervir de la navigation pour les tranſports des pierres & autres matériaux: au lieu que préſentement il faudroit des voitures par terre & à grands frais, pour peu qu'on voulût faire un bon choix des carrieres les plus renommées, qui ne ſont gueres à proximité de l'Arroux.

On peut aſſurer dès à préſent que le parti de la conſtruction en maçonnerie, ne ſera peut-être jamais auſſi économique que l'entretien perpétuel des écluſes en charpente & Perreys à ſecs, puiſque les frais d'une telle écluſe, ne pourront excéder huit cents livres, par chaque année moyennement, ce qui ne fait que la repréſentation d'un fond de ſeize mille livres, qui ne ſeroit que la moitié de ce qu'il faudroit pour une conſtruction en maçonnerie, laquelle cauſeroit encore pour l'entretien de ſon radier & de ſes portes, une dépenſe de deux ou trois cents livres chaque année moyennement: ainſi donc point de doute que les conſtructions en maçonnerie, ne conviennent nullement au projet dont il s'agit.

La partie de Riviere qui ſe trouve compriſe entre les ponts d'Arroux & St. Andoche, forme un baſſin de trois cent ſoixante-dix-ſept toiſes de longueur, ſur environ quarante toiſes de largeur, qui ſera très-convenable pour contenir un grand nombre de bateaux, ſans qu'il ſoit néceſſaire d'y rien faire. Le bord du côté d'Autun, préſente un vaſte terrein, ſur lequel on fera les dépôts de marchandiſes à embarquer. Il faudra ſeulement y conſtruire une chauſſée ſans laquelle on ne pourroit amenner les denrées à la proximité des bateaux.

Pendant nos opérations du mois de Septembre, 1775 les eaux de la Riviere d'Arroux, n'ont preſque pas varié de hauteur; elles étoient à trois pouces au-deſſous du joint qui eſt ſous la ſeptieme aſſiſe de l'arriere-bec du pont St. Andoche, à la premiere pile du côté du Nord. Dans le nombre de ces aſſiſes, on ne comprend pas celles qui forment le chaperon. Comme les eaux étoient baſſes alors, j'ai pris ce point de la hauteur des eaux pour celui de l'eſtiage, & c'eſt à celui-là qu'il faudra rapporter les comparaiſons des nivellements.

La pente de la Riviere entre les ponts d'Arroux & St. Andoche, eſt de trois pouces huit lignes en tout; c'eſt-à-dire, à raiſon d'un peu moins d'un pouce par cent toiſes de longueur.

Il convient pour l'établiſſement de la navigation, de ſuivre le courant de l'Arroux, attendu la dépenſe énorme qu'éxigeroit un Canal à côté, dont la fouille ſe trouveroit en bonne partie dans du rocher très-dur; la dépenſe de l'acquiſition des fonds, ne ſeroit rien en comparaiſon, quoiqu'il fallût acquérir plus de ſoixante pieds de largeur ſur toute la longueur de la Riviere, à cauſe de la berme & du contre-foſſé qu'il faudroit du côté de la montagne. De plus, il faudroit nombre d'aqueducs en ſiphon & ponts-aqueducs, pour que les eaux qui viendroient du côteau, en traverſant ſous le Canal, fuſſent conduites dans le lit actuel de l'Arroux. Il faudroit quelques ponts pour traverſer le Canal & le contre-foſſé: il y auroit une extrême difficulté pour faire un Canal ſur un des côtés de la Riviere, à cauſe que les hauteurs y ſont extrêmement multipliées, & d'une inégalité ſi conſi-

dérable, qu'elles exigeroient d'immenſes remuages de terres, & des ſinuoſités nombreuſes pour conſerver le niveaux du Canal, ce qui doubleroit la longueur de la navigation.

En ſuivant le lit de la Riviere, ces difficultés, qu'il ſeroit preſqu'impoſſible de vaincre, diſparoiſſent ſans qu'il y ait à craindre de manquer d'eau, ni de noyer les héritages par les retenues des écluſes. Le lit de la Riviere a moyennement ſix pieds de profondeur au-deſſus de l'eſtiage : en faiſant les digues & les ſauts des écluſes, de quatre pieds de hauteur, il n'y aura pas le moindre inconvénient à craindre. Il eſt vrai qu'on ne fait jamais les écluſes avec auſſi peu de ſauts, & qu'en les faiſant ainſi, cela oblige de les multiplier; mais il faut ſe prêter aux circonſtances, & une hauteur de ſauts plus conſidérable à pluſieurs de nos écluſes, feroit refluer l'eau ſur les fonds du terrain bas, & y porteroit préjudice, ce quil eſt important d'éviter.

Les dix écluſes à conſtruire ſeront toutes accompagnées d'une digue, dont celle qui forme le ſaut du Moulin du Sas, étant faite, épargnera la dépenſe qu'il auroit fallu faire pour la conſtruire. Le ſaut de ce moulin lors de nos opérations de Septembre 1775, s'eſt trouvé de trois pieds neuf lignes : ainſi une écluſe de quatre pieds de ſaut, ſuffira pour le franchir. Le Moulin du Sas appartenoit au Prieuré des Bénédictines mitigées de Notre-Dame de Champ-Chanoux de Toulon, qui a été ſupprimé, & dont les biens ſont gouvernés par la Chambre Eccléſiaſtique d'Autun.

Il n'a pas été poſſible de diviſer toute la pente de la Riviere en parties égales, par les écluſes, à cauſe des ſuggeſtions du local. Les écluſes de Chaſeux & Rocuange, par exemple, n'auront au-deſſus d'elles que huit pieds, & ſix pieds huit pouces de pente, tandis que les autres écluſes en auront bien davantage; mais les rochers qui ſont en amont des emplacements de ces écluſes, obligent de les conſtruire ainſi; l'écluſe de Laiſy, ſera précédée de vingt-un pieds huit pouces de pente; mais comme la longeur qui ſera en amont, ſera conſidérable, & d'un lit qui conſerve bien ſes eaux, que de plus on donnera ſix pieds de ſaut au lieu de quatre, à l'écluſe de Laiſy, on peut être aſſuré que les eaux ſeront ſuffiſamment aménagées au-deſſus de cette écluſe. Les dix écluſes faites, ſuivant ce qui vient d'être dit, & en y comprenant les huit pieds de ſaut de celle de Gueugnon, auront enſemble cinquante-un pied de ſaut, ce qui, retranché des cent ſoixante trois-pieds cinq pouces de la pente générale de la Riviere, laiſſe encore cent douze pieds cinq pouces, qui ne font qu'une pente (ſur toute ladite longueur de quarante-un mille deux cent quatre-vingt cinq toiſes) de trois pouces trois lignes par cent toiſes, ce qui n'eſt pas capable de rendre la navigation trop rapide en deſcendant, & trop pénible au hallage en remontant.

Auſſi, on croit pouvoir aſſurer qu'au moyen des conſtructions dont je vais

je vais donner le détail : la navigation ſur l'Arroux ſera aſſez bonne pendant huit mois de l'année, dont quatre à cinq mois d'eau abondante pour deſcendre, & il n'y aura que pendant les ſéchereſſes & les inondations, que la navigation en remontant ſera interrompue.

Si on faiſoit un Canal particulier à côté de l'Arroux, il faudroit néceſſairement que toute la hauteur générale de la pente de la Riviere fût ſoutenue par les écluſes, ce que l'on évite en ſuivant la Riviere.

Des ſauts auſſi petits que ceux deſdites écluſes, pourroient aiſément être franchis par les bateaux, ſans établir des portes, en ne faiſant que de ſimples pertuis, d'autant que ces ſauts diminueront encore à meſure que les eaux s'éleveront au-deſſus de l'eſtiage; mais tant pour aménager & conſerver les eaux, que pour éviter les affoulements qui ſe font ordinairement au bas des pertuis, nous eſtimons qu'il convient de conſtruire des écluſes à doubles paires de portes, la navigation en ſera beaucoup plus commode.

Il ſera néceſſaire que leſdites écluſes aient, comme celles de Gueugnon, dix-neuf toiſes de longueur d'une porte à l'autre, & quinze pieds de largeur, à cauſe de la forme longue, étroite, & peu profonde des bateaux en uſage ſur la Loire, & les canaux de Montargis & de Loiny, avec leſquels néceſſairement on navigera ſur l'Arroux.

Il ſera néceſſaire de nettoyer le lit de la Riviere, des rochers qui l'embarraſſent, notamment vers Chaſeux & la Boulaye.

Il faudra baliver tout le cours de la Riviere, c'eſt-à-dire, couper & eſſarter tous les bois & buiſſons qui ſe trouvent à la diſtance de dix-neuf pieds de chaque côté de ſes bords; ce n'eſt pas tant pour procurer les chemins de hallage que ce balivage eſt néceſſaire, que pour favoriſer le libre écoulement des inondations. Car dans le projet dont il s'agit, il faut avoir en vue deux objets différents à l'égard des eaux; le premier, de les évacuer autant qu'il eſt poſſible lors des grandes eaux; & le ſecond, de les retenir au contraire, autant que faire ſe peut, dans les temps où, naturellement & ſans le ſecours de l'art, elles ne ſeroient pas aſſez abondantes pour porter les bateaux : par ce moyen, la navigation eſt autant bonne qu'on le peut deſirer, & les eaux des inondations n'étant pas retenues par les bois, s'écoulent ſans être forcées, pour ſe donner paſſage, de faire des fouilles & tranſports de ſable, qui enſuite forment des bancs qui nuiſent au paſſage des bateaux. La coupe des bois, hayes & broſſailles, dans la diſtance de dix-neuf pieds des bords de la Riviere, procurera une circulation d'air au milieu du vallon, qui ſera très-sûrement avantageuſe à la végétation des plantes & à la vie des animaux; & la biſe qui, en Bourgogne eſt ordinairement ſur pied, lorſque les inondations deſcendent, aidera puiſſamment les eaux de l'Arroux à s'écouler, ſans s'élever auſſi haut qu'elles font actuellement. Au moyen de ces balivages, on peut

donc assurer que les digues & écluses n'augmenteront point la force des inondations.

En faisant ce balivage, il ne faudra point couper les gringeons & oziers qui, en quelques endroits, sont sur les talus de la Riviere : ces sortes de plantes font trop peu d'obstacles aux écoulements des inondations ; elles ne nuisent aucunement aux mailles & cordages des bateaux & halleurs, & elles fortifient les berges du courant qui, souvent sans ces plantes, s'ébouleroient & causeroient des atterrissements & ensablements très-préjudiciables à la Riviere. On se souviendra long-temps d'avoir fait une pareille opération le long du Doubs, où il étoit navigable : les éboulées ont été si considérables du depuis, que le passage des bateaux est devenu impossible.

Il ne paroît pas qu'il soit nécessaire de faire aucune construction aux chemins de tirage des halleurs, attendu qu'ils seront suffisamment bons, sinon sur les deux bords à la fois, au moins sur un.

Ces chemins que l'on ne pourra embarrasser par aucune plantation, ne feront point de dommages aux fonds sur lesquels ils seront, attendu qu'ils continueront d'être en herbe

Non seulement le hallage de la Saône ne porte aucun préjudice aux prés riverains sur lesquels il se fait, mais on s'apperçoit au contraire, que les herbes y sont beaucoup plus fortes, à cause des fumiers que les chevaux de tirage y répandent : le piétinement n'y cause aucune dégradation.

Il conviendra de permettre aux Propriétaires riverains, de clore leurs héritages par des haies vives ou autrement, pourvu que ces haies soient plantées à vingt pieds de distance, & parallelement aux deux berges de la Riviere.

Les constructions des écluses & des digues, n'empêcheront pas qu'on ne puisse traverser la Riviere : les gens de pied trouveront sur la crête des digues, un marche-pied assez commode pendant une bonne partie de l'année ; & contre les portes des écluses, il y aura des planches pour le même usage. Les voitures & les chevaux pourront traverser presqu'en tout temps au-dessous des écluses. De plus, il sera facile par la suite, de trouver des ressources pour procurer des ponts en bois en quelques endroits, comme, à Etang, à Rigny & ailleurs.

La construction de l'écluse de la Rochette, sera non seulement utile à la navigation de l'Arroux, en faisant refluer les eaux jusqu'à celle de Gueugnon, mais encore à celle de la Bourbince, jusqu'au premier moulin.

Les neuf digues qui seront construites, suivant qu'il sera expliqué au devis ci-après, formeront des sauts dont il conviendra de profiter pour établir des usines. On réglera de quelle maniere on vendra le droit d'avoir une ou deux roues à chacune desdites usines, & cette

vente produira un fond qui sera employé à payer une bonne partie des constructions ci-après.

Tout ce que dessus, & nombre d'autres objets qu'il seroit trop long de rapporter, ayant été mûrement observés, tant par moi soussigné, que par nombre des Intéressés avec lesquels j'ai eu des conférences ; & ayant recueilli sur l'objet dont il s'agit, nombre de mémoires, dont plusieurs m'ont été remis par Madame de St. Fargeau, M. Delatroche, Procureur du Roi-Syndic de la Ville d'Autun ; & ayant pris de M. l'Abbé Delagoutte, Elu Général des Etats de Bourgogne, tous les renseignements que ses lumieres & la chaleur de son zele pour les projets utiles à la Patrie lui ont pu suggérer ; j'ai arrêté le projet des ouvrages à faire, conformément auxdites observations & aux vues les plus généralement adoptées par les personnes éclairées. Il est certain que de l'exécution des ouvrages, d'après un tel plan, il en résultera infailliblement un commerce considérable sur la Riviere d'Arroux, qui procurera l'abondance & la vente la plus avantageuse de toutes les denrées du pays ; ce qui, nécessairement augmentera la valeur des fonds, une amélioration de la fortune de tous les Propriétaires, & par la suite, un avantage considérable pour la Province & le Roi, qui tirera plus aisément les impôts du pays. La population augmentera pareillement dans la même proportion que le commerce & l'agriculture : cette derniere partie, si fort négligée dans le pays dont il s'agit, à cause de la médiocre qualité des terres, prendra un accroissement dont on ne peut se figurer l'idée.

Du depuis, & conformément à ce que dessus, j'ai dressé à Dijon *les quinze desseins ci-joints*, & le devis détaillé des ouvrages qui sont à faire, ainsi que le toisé & le détail estimatif d'iceux : j'ai fait du tout communication aux principaux Intéressés : sur leurs observations & après vérification du projet sur le local, j'ai clos & arrêté ledit devis dans la forme qui suit.

DEVIS

Des Ouvrages à faire à la Riviere d'Arroux, pour la rendre navigable, depuis la Ville d'Autun juſqu'à la Loire, au-deſſous de Digoin.

ARTICLE PREMIER.

Chauſſée à conſtruire ſur le bord méridional de l'Arroux, pour, en communicant du pont d'Arroux, à celui de St. Andoche, deſſervir le Port d'Autun.

LA chauſſée dont il s'agit ſera en deux lignes, ſuivant qu'elle eſt déſignée & lavée en jaune au troiſieme deſſein; elle formera un angle d'environ cent ſoixante-ſept dégrés, à cauſe que la Riviere fait un coude du côté de la Ville. Il ne réſultera aucune difformité de ce coude, parce que, par la ſuite, il conviendra de prolonger les deux lignes de la chauſſée, pour former les rampes lavées en bleu au même deſſein, & qui ſeront abſolument néceſſaires, pour multiplier les avenues du port, & deſſervir les maiſons & magazins qu'on ne manquera pas de bâtir, dans tout le terrain qui ſe trouve entre la Riviere d'Arroux & la partie baſſe de la Ville d'Autun. Tous les bâtiments qu'on élevera ſur cette partie, feront avec le temps, un des plus beaux quartiers de la Ville; c'eſt pourquoi j'ai cru devoir compoſer le projet que montre le ſecond deſſein, & où les rues & places qu'il conviendra de faire obſerver, ſont déſignées.

Pour la conſtruction de la chauſſée, il faudra acquérir des héritages de feu le ſieur Carmentran, la maiſon lavée en jaune au faubourg d'Arroux, ayant environ trente ſix pieds de longueur, le long de la petite ruelle qui ſubſiſte, ſur dix-huit pieds de largeur. La cour qui eſt derriere en l'étendue de ſept toiſes, ſur quatre moyennement de largeur; le jardin qui ſuit, de dix-huit toiſes de longueur, ſur dix de largeur; & la piece de terre qui eſt encore après, laquelle a douze toiſes de largeur, ſur trente-quatre de longueur depuis le mur près la Riviere, juſqu'à l'ancien mur antique de Bibracte, à quoi il faudra encore ajouter la portion de terrain en retour entre

le jardin & le mur antique, laquelle a dix toiſes de longueur ſur neuf de largeur. Toutes ces parties forment enſemble une étendue de ſept cent vingt-quatre toiſes quarrées dont les Entrepreneurs feront l'acquiſition, ſoit en traitant de gré à gré, ou à dire d'Expert nommés amiablement, ou en cas de difficulté, par Monſeigneur l'Intendant de la Province.

Les frais des démolitions ſeront à la charge deſdits héritiers, qui avec les matériaux qui en proviendront, pourront faire clore, comme ils jugeront à propos, ce qui leur reſtera de leur ancien terrain, alignant cependant ladite clôture, à la chauſſée dont il s'agit.

On acquérera de même la piece de terre appartenant à M. Michel, laquelle ayant vingt-quatre toiſes de longueur, ſur ſeize de largeur, réduite à quatre cent quatre-vingt-quatre toiſes quarrées, qui font un peu plus d'un demi-journal.

Leſdits Entrepreneurs acquéreront la grande piece de terre, appartenant à M. de Millery, compriſe entre le vieux mur de Ville & la Riviere, & ayant deux cent quarante toiſes de longueur, ſur différentes largeurs, depuis dix toiſes juſqu'à quarante-deux, produiſant en ſuperficie, quatre mille cent cinq toiſes, qui valent quatre journaux & demi.

Enfin, il faudra encore acquérir du ſieur Machureau, Marchand demeurant près le pont St. Andoche, la partie de ſon terrain qui eſt du côté de la Riviere, ayant ſoixante-ſix toiſes de longueur, ſur onze toiſes de largeur moyenne, ce qui produit ſept cent vingt-ſix toiſesquarrées.

Ces trois dernieres acquiſitions ſeront faites, ſuivant ce qui vient d'être dit, pour celle de la maiſon & des terrains des héritiers du ſieur Carmentran.

Au moyen de ces acquiſitions, le Port d'Autun, en y comprenant la chauſſée, ſe trouvera avoir ſix mille trente-neuf toiſes quarrées, dont on pourra tirer des droits pour les dépôts des marchandiſes & leur garde, ſuivant ce qui ſera réglé.

La chauſſée formera à chaque bout une rampe de quarante toiſes de longueur, & la partie du milieu qui ſera de niveau, aura deux cent quatre-vingts toiſes de longueur. Pour former ces deux rampes, il faudra rapporter quatre pieds de hauteur moyenne de terre, ſur cinq toiſes quatre pieds de largeur réduite, compris les talus. Les terres qu'on emploiera à ces rampes, ſeront priſes au pied du mur antique, afin de niveler tout cet eſpace autant qu'il ſera poſſible. Le reſtant de la chauſſée ſera fait en déblayant un pied moyennement, ſur les cent cinquante toiſes qui ſeront du côté du Faubourg d'Arroux, pour porter en remblais ſur la partie du côté du pont St. Andoche. Ces déblais & remblais auront trente-deux pieds de largeur, dont trente pour la largeur de la chauſſée, & le reſte formant de petits talus. On dreſſera parfaitement cette chauſſée dont le deſſus ſera bien

battu & ſolidement compacté en la longueur des deux rampes, & en l'étendue entiere de la ſurface des deux cent quatre-vingts toiſes qui iront d'une rampe à l'autre.

Toute l'étendue de cette chauſſée ſera empierrée par un hériſſon de pierres poſées à la main & bien jointivement, ayant au moins un pied de hauteur ſur les deux côtés, & dix-huit pouces au milieu, pour former le bombement. Ce hériſſon ſera recouvert de trois pouces d'épaiſſeur de pierres caſſées & réduites à un pouce cube de groſſeur, au moyen de quoi, l'empierrement aura quinze pouces d'épaiſſeur ſur les deux bords, & vingt-un pouces au milieu. Les bordures de chaque côté qui retiendront la pierre caſſée, ſeront en groſſes pierres ſolidement aſſiſes ou piquées en point dans le terrain ferme. Les pierres pour cet empierrement, ſeront priſes dans la partie de l'ancien mur de Ville qui s'eſt renverſé, & qui même s'étend ſur l'alignement de la chauſſée à conſtruire.

Sous la rampe joignant le pont St. Andoche, il faudra conſtruire un ponteau pour donner paſſage aux eaux du ruiſſeau paſſant devant la maiſon du ſieur Machureau. Ce ponteau aura ſix pieds d'ouverure à plein ceintre, quarante-deux pieds d'une tête à l'autre, quatre pieds d'épaiſſeur de culée, & dix-huit pouces de hauteur de clef, quatre pieds de fondation, & deux pieds de hauteur de pied-droit Les quatre murs en aîles auront ſept pieds de ſaillie en avant des têtes, & trois pieds d'évaſement; deux pieds d'épaiſſeur à leur bout, & quatre pieds joignant les culées. Les paremens de ces murs en aîles, ſeront en taille de Lailly, d'un pied de hauteur d'appareil, en quartiers de deux à trois pieds de longueur, ſur dix-huit pouces, poſés alternativement en carreaux & boutiſſes. Les pieds-droits formant retraite de trois pouces, ſeront entiérement en taille, ainſi que les recouvrements des murs en aîles, qui profileront le talus de la chauſſée, & s'encaſtreront les uns dans les autres dans des refouillements de trois pouces de profondeur. Les vouſſoires ſeront tous à peu près d'un pied de largeur de douelles, & ſeront taillés quarrément, pour ſe raccorder aux carreaux & boutiſſes des tympans.

Les têtes ſeront recouvertes par un plinthe d'un pied de hauteur, ſur dix-huit pouces de largeur. Le ſurplus du ponteau ſera conſtruit en bonne maçonnerie de moilons, dont les plus beaux, qu'on dreſſera à la pointe & au têtu, ſeront employés à la conſtruction de la voûte. Le mortier qu'on emploiera audit pont, ſera fait de trois cinquiemes de ſable de riviere, & de deux cinquiemes de bonne chaux.

Ce ponteau ſera porté le plus qu'il ſera poſſible, du côté du terrain actuellement au ſieur Machureau, & ſa conſtruction précédera celle de la chauſſée.

Art. II.

Balivage & coupe des bois & arbuſtes qui bordent la Riviere.

La premiere opération à faire, eſt de couper les bois, buiſſons & haies vives, en la largeur de deux perches au moins de chaque côté de la Riviere. Les Propriétaires riverains ſeront avertis de cette opération, quelques temps avant ſon exécution, pour qu'ils puiſſent eux-mêmes la faire faire, s'ils le jugeoient à propos, afin d'arracher les plants qui pourroient reprendre, & s'en ſervir tout de ſuite pour former de nouvelles clôtures qu'ils pourront faire faire, ainſi & comme ils le jugeront à propos, en obſervant qu'elles ſoient au moins à dix-neuf ou vingt pieds du bord de la Riviere.

Il eſt certain qu'une perche de largeur ſeroit ſuffiſante pour former les marches-pieds de la Riviere. Mais comme il eſt important de favoriſer l'écoulement des inondations qui cauſent des préjudices conſidérables aux héritages, nous eſtimons qu'il faudra donner au moins deux perches de neuf pieds ſix pouces chacune, aux deux chemins de hallage.

Les bois, haies vives & buiſſons ainſi à couper, feront l'étendue d'environ trois mille cinq cents perches de longueur, ſur quatre perches de largeur pour les deux côtés; cela produit quatorze mille perches de Bourgogne, qui, à raiſon de trois cent ſoixante au journal, donnent environ trente-neuf journaux de bois à couper. Cette coupe ſera faite aux frais des Entrepreneurs des ouvrages mentionnés en ce devis, pendant le courant du premier été qui ſuivra l'adjudication des ouvrages. En coupant les bois lorſqu'ils ſont dans le fort de la ſeve, cela fait périr toutes les racines & ſouches, ce qui eſt très-néceſſaire pour éviter les frais d'eſſartements. Les bois & broſſailles abattus, ſeront laiſſés ſur place, pour être enlevés par les Propriétaires, chacun pour ce qui les regardera, ſans qu'ils puiſſent contre les Entrepreneurs, prétendre qu'on leur en ait fait tort de quelques parties, vu qu'ils ſeront les maîtres de faire les enlevements avec autant de vigilance qu'ils voudront.

Les oziers & gringeons qui ſe trouveront ſur les bords de la Riviere, ne ſeront point coupés, attendu qu'ils fortifient les berges, & qu'ils ne peuvent incommoder les mailles & cordages des halleurs.

Art. III.

Déblais à faire au-deſſous du pont St. Andoche d'Autun.

Aſſez ordinairement, il ſe fait des amas de ſable & de terre au-deſſous

des ponts ; outre la cauſe générale qui a occaſionné ceux qui ſont au-deſſous du pont S. Andoche d'Autun, il y en a une particuliere. Derriere les murs, & au couchant de la Ville d'Autun, coule un ruiſſeau venant de la Montagne St. Sébaſtien & de Chaumon, le long duquel il y a des Tanneries. Ce ruiſſeau tombe dans l'Arroux à quinze toiſes au-deſſous du pont St. Andoche, & y entraîne les vieux tans & autres immondices de ces Tanneries. C'eſt ce qui compoſe une bonne partie des amas qu'il s'agit d'enlever, pour permettre aux bateaux de parvenir au baſſin du Port entre les deux ponts. Il ſera important de tenir la main à ce que les Tanneurs ne laiſſent plus par la ſuite entraîner aucune immondice par le courant du ruiſſeau : leur intérêt pourra auſſi les y engager ; le vil prix des bois & autres combuſtibles, n'engagent point à préſent les Tanneurs d'Autun, à fabriquer des mottes avec les vieux tans ; mais ce vil prix diſparoiſſant au moyen de la navigation ſur l'Arroux, ils ſe garderont bien de perdre ces matieres, qui d'ailleurs ſeroient très-propres pour former de bons engrais, qu'on ne négligera point, comme on fait à préſent.

Je ne ſuis entré dans cette petite explication, que pour faire ſentir que ſi la navigation influe ſur des objets ſi petits, combien on doit s'attendre à de grands changements ſur l'agriculture, l'induſtrie & le commerce de la Ville d'Autun & des environs.

Les amas dont il s'agit, ne paroiſſent hors de l'eau que lorſqu'elle eſt baſſe. On apperçoit alors différentes eſpeces d'iſlots qui s'étendent en la longueur de ſoixante toiſes, ſur douze toiſes de largeur moyenne, & un pied réduit de hauteur. On fera les fouilles & tranſports de ces iſlots, dont on formera une berge à la Riviere du côté du couchant ; une partie de ces fouilles ſeront faites dans l'eau, à neuf ou dix pouces de l'eſtiage ci-devant rapporté ; on pourra y employer les dragues, ſi on le juge à propos. Le fond de la Riviere ſera dreſſé bien de niveau à ladite profondeur.

La berge qui ſera formée avec les terres & ſables qu'on aura tiré de la Riviere, ſera faite de maniere à rétrecir un peu la Riviere, & à ſuivre parallelement, & à environ quarante toiſes la berge oppoſée. Le talus de cette berge aura de baze, le double de la hauteur, il ſera recouvert avec la meilleure terre qu'on aura tirée du déblais, & enſuite, ſemé de pouſſieres de foin, dans un temps un peu chaud & humide.

Entre Autun & Orney, il y a dans le lit de la Riviere, différents enſablements, notamment aux iſlots de la Motte, auprès des Chambons au guai de Fleury, où M. Delagoutte a fait faire des clayonnages pour garantir ſes prés, & en quelques autres endroits. J'eſtime que ces enſablements ne nuiront point à la navigation, attendu que l'écluſe d'Orney élevera aſſez les eaux pour que les bateaux puiſſent

paſſer

paſſer ſur ces ſables ſans les toucher pendant une bonne partie de l'année.

ART. IV.

Canal à ouvrir au-deſſous d'Orney, pour y placer la premiere écluſe.

Le morceau de Canal ſur lequel on placera l'écluſe d'Orney, aura quatre-vingt-cinq toiſes de longueur ; ſavoir, trente-trois toiſes en amont, vingt-deux toiſes deux pieds pour ſon emplacement, & vingt-neuf toiſes quatre pieds au-deſſous. La premiere de ces trois fouilles, formera un arc de cercle ; elle aura ſix toiſes de largeur en fond à ſon embouchure, & deux toiſes trois pieds, joignant l'écluſe ; ſix pieds réduit de profondeur, & les talus auront autant de baze que de hauteur.

La ſeconde ainſi que la troiſieme fouille, auront ſept pieds de profondeur, deux toiſes trois pieds de largeur en fond, & des talus ayant autant de baze que de hauteur.

Il ne ſera point dû d'indemnité pour le petit eſpace de terrain que ce Canal prendra, & pour celui qu'il laiſſera au couchant, joignant la Riviere, & qui formera une Iſle ; attendu que ce terrain eſt un communal du Village d'Orney, & que pour une conſtruction qui ſera ſi avantageuſe à cette Communauté, en lui procurant un bon Port, elle ne pourroit ſans injuſtice, faire une difficulté pour un auſſi petit objet. Cependant il ſera bon que les Lettres-Patentes à obtenir, autoriſent à prendre ſans indemnité, les petites portions de terrain communal dont la navigation aura beſoin pour l'emplacement des écluſes.

La fouille du morceau de Canal en queſtion, ſera faite en deux temps différents ; d'abord, on ne creuſera que l'emplacement de l'écluſe : le ſurplus ne ſera fait que lorſqu'elle ſera entiérement conſtruite, afin d'en faire la conſtruction, ſans être incommodé par les eaux, que le moins qu'il ſera poſſible. Les trois fouilles ſeront proprement faites, parfaitement dreſſées, alignées & nivelées, de maniere, que ni aux talus ni ſur le fond, il n'y aura aucune ondulation ni inégalité aux ſurfaces des terres coupées.

Nous eſtimons qu'il ne ſe trouvera point de rochers à eſcarper dans ces fouilles ; mais cependant s'il s'y en trouvoit, l'Entrepreneur ſeroit obligé de les déblayer, en quoi qu'ils puiſſent conſiſter.

Les terres & pierrailles qui proviendront de ces fouilles, ſeront employées autant qu'il ſera poſſible à la conſtruction de la digue dont il ſera queſtion ci-après. On en emploiera auſſi à former du côté de levant, où ſe fera le hallage, une levée de trois pieds de hauteur au

plus, & qui aura le pied de ſon talus, à ſix pieds au moins du bord des fouilles.

Les talus des fouilles, le ſommet & les talus de la levée, ſeront ſemés de pouſſiere de foin, qu'on recouvrira au rateau, en obſervant comme il a déja été dit ci-devant, de faire cette opération par un temps pluvieux & cependant un peu chaud.

Art. V.

Pilotage de l'écluſe d'Orney.

Nous n'expliquerons point les formes & les dimenſions de l'écluſe en queſtion, vu que le deſſein les montre ſuffiſamment.

A cette écluſe, ainſi qu'aux autres dont il ſera queſtion, on battera quarante-huit pilots d'un pied d'équarriſſage, & de quinze pieds de longueur, ſans aucun flache ni aubier, notamment à ceux qui formeront les baies des portes; de ces quarante-huit pilots, il y en aura vingt-quatre à la porte d'amont, & autant à celle d'aval; ſept ſeront plantés pour former chaque bajoyer des baies, & cinq ſeront battus parderriere en pleine terre. Des ſept premiers, il y en aura trois grouppés enſemble pour recevoir le poteau tourillon d'un ventail de porte.

Ces quarante-huit pilots, doivent être diſpoſés bien exactement, comme il eſt indiqué au deſſein; ſi les pierrailles du ſol ne permettoient point le battage, les pilots des baies deviendroient des poteaux de neuf pieds de hauteur qu'on aſſembleroit ſur des ſemelles, dont toute l'épaiſſeur ſeroit à deux pieds au-deſſous de l'eſtiage; ces ſemelles ſeroient exactement comme les chapeaux dont il ſera bien-tôt queſtion. Ce changement ne fera rien dans le prix des ouvrages, attendu qu'ils ſeront à peu près, auſſi diſpendieux d'une façon que de l'autre.

Si le battage peut avoir lieu, les pilots ſeront affutés & mis en fiche, avec le plus grand ſoin. Le battage ſera commencé à très-petits coups, avec un mouton de trois à quatre cent ſeulement; & ſi pour entretenir les pilots en leur à plomb, il étoit néceſſaire de leur oppoſer des étréſillons embuttés, on ne les épargneroit pas. Le battage ſera achevé avec un mouton de ſept à huit cent: les têtes des pilots ſeront récépées parfaitement de niveau; & à celles qui doivent recevoir les chapeaux, on y taillera des tenons de deux pouces & demi dépaiſſeur, & ſept pouces de hauteur.

Avant que de mettre en fiche les pilots à battre en pleine terre, on fera des fouilles de quatre pieds en quarrés, & de trois à quatre

pieds de profondeur, au fond deſquels on les enfoncera. Ces fouilles ſeront enſuite remplie de pierres rangées à la main par un Maçon.

Art. VI.

Plateaux de revêtiſſement de la même écluſe.

Derriere les pilots, formant les baies & leurs retours dans les talus, on poſera des plateaux de trois pouces dépaiſſeur, huit à neuf de largeur, & dix pieds de longueur; ils ſoutiendront les terres & formeront des revêtiſſements de ſix pieds & demi de hauteur à la porte d'aval, & à celle d'amont, du côté du Sas. Le revêtiſſement en amont de cette derniere porte, ſera de cinq pieds ſix pouces. Les revêtiſſements des huit épaulements, faiſant retour dans les talus, ſeront faits moitié avec des plateaux de cinq pieds, poſés par le bas, & moitié avec des plateaux de dix pieds, poſés par le haut. Les extrêmités des plateaux des retours, ſeront appuyés ſur des montants de trois pouces d'équarriſſage, arrêtés avec quatre croſſes derriere les pilots, formant les angles des épaulements. Ces montants auront ſept pieds de hauteur: tous ces plateaux ſeront chevillés en bois ſur les pilots & montants.

Art. VII.

Longrines de l'écluſe d'Orney.

Pour ſoutenir le radier de la porte d'amont, on poſera ſept longrines de dix-ſept pieds de longueur, dix pouces d'équarriſſage, dont trois ſeront à l'endroit du ſaut de l'écluſe. A la porte d'aval, il ne faudra que ſix longrines de même longueur & groſſeur que les premieres. Ces pieces auront les feuillures & rainures qui ſont indiquées au deſſein, tant pour recevoir les pales du mur de chûte de la porte d'amont, que pour retenir l'about des plateaux du couchis des radiers. Elles ſeront entaillées aux extrêmités, pour recevoir les pilots, qui eux-mêmes ſeront auſſi entaillés pour encaſtrer les longrines.

Art. VIII.

Chapeaux de la même écluſe.

Seize chapeaux de douze pieds de longueur, ſur un pied d'équarriſſage, coëfferont les pilots des baies & retours: ils ſeront ſolidement aſſemblés à tenons & à mortaiſes ſur les pilots, & chevillés en bois.

Art. IX.

Clefs de la même écluſe.

Pour retenir les revêtements, & empêcher que les terrres extérieures qui ſeront derriere, ne les pouſſent, on poſera douze clefs qui lieront ces revêtements aux douze pilots battus en pleine terre, à dix pieds de diſtance de ces revêtements. Elles ſeront en bois de neuf pouces d'équarriſſage. Les huit qui ſeront poſées diagonalement, auront ſeize pieds de longueur. Les quatre autres auront douze pieds. Ces pieces ſeront entaillées pour encaſtrer les pilots qu'elles retiendront, & les pilots ſeront auſſi entaillés pour recevoir les clefs, afin de mieux aſſembler ces pieces & de diminuer la longueur des boulons, dont nous parlerons par la ſuite. Ces entailles ſeront faites en canoniere, pour mieux retenir les revêtements dans leur à plomb. Ces mêmes clefs ſeront recouvertes d'environ un pied de terre moyennement.

On ne préſume pas que les vantaux des portes, au moyen des conſtructions ci-devant expliquées, puiſſent ſe déranger, puiſqu'ils ſeront retenus chacun à ſix pilots, dont trois battus en pleine terre dans un ſol qui ne paroît point être de nature compreſſible, & trois autres groupées enſemble; d'un autre côté, le poids des vantaux, ſera ſoutenu par des roulettes. Cependant comme il n'eſt pas poſſible de pouvoir répondre de cette ſolidité qui doit être inébranlable il ſera facile d'ajouter une plus grande réſiſtance, ſi en conſtruiſant on s'appercevoit qu'il fut prudent de le faire.

Art. X.

Corrois de terre-glaiſe néceſſaire à l'écluſe d'Orney.

Le deſſous des radiers, tant en avant qu'en arriere du ſeuil des portes, ſera garni en terre glaiſe en toute la largeur de l'écluſe, ſur dix pieds de largeur & deux pieds d'épaiſſeur. Derriere chacun des quatre revêtiſſements, on fera un maſſif de corrois auſſi de dix pieds de longueur, neuf pieds de hauteur pour deſcendre au deſſous du niveau des radiers, & deux pieds d'épaiſſeur.

Les terres qu'on emploiera à ces corrois, ſeront choiſies en Argile la plus fine & la plus graſſe qu'il ſera poſſible de trouver dans l'arrondiſſement de cinq à ſix cents toiſes. Elles ſeront jettées dans la conſtruction par petites parties, après avoir été bien broyées & compactées à force de bras, & avec ſuffiſante quantité d'eau. On fera cette opération autant que faire ſe pourra, par un temps ſec, & on aura ſoin à meſure que le corrois baiſſera, de le recharger de nouveau, en corroyant parfaitement la nouvelle terre d'argile avec l'ancienne.

Art. XI.

Couchis des radiers de la même écluſe.

Sur les longrines mentionnées ci-devant, on poſera des plateaux de huit pieds huit pouces de longueur, neuf à dix pouces de largeur, & trois d'épaiſſeur. Il en faudra quatre travées de dix-ſept pieds de longueur. Ces plateaux, ainſi que ceux des revêtiſſements, ſeront refaits & dreſſés à la bizaigue, pour qu'ils joignent exactement les uns aux autres. Ils ſeront arrêtés & croſſés comme il ſera dit ci-après. Ils ſeront reçus par les bouts dans les feuillures des longrines dont on a parlé, & le milieu de leur longueur portera ſur les longrines intermédiaires qui ne ſeront point apparentes. Le mur de chûte ſera garni avec des plateaux de deux pieds de hauteur, même largeur & épaiſſeur que ceux ci-devant, poſés verticalement, joignants parfaitement les uns aux autres, & retenus par le haut & par le bas dans les rainures des longrines, formant le ſeuil de la porte de chaſſe.

Art. XII.

Charpente des portes de ladite écluſe d'Orney & dépendance.

Les deux buſcs en bois de ſix pouces d'épaiſſeur, ſur un pied de largeur, auront quatre pieds de longueur, ſans y comprendre les tenons qui les aſſembleront aux longrines, ſurmontant de ſix pouces la hauteur des avant-radiers. Les quatre heurtoirs en bois de même groſſeur, auront chacun neuf pieds ſix pouces de longueur. Ces pieces ſeront aſſemblées ſuivant le détail en grand qui en ſera donné; elles porteront feuillures par le deſſus, pour recevoir en parquet, le rempliſſage en plateau de trois pouces, des quatre eſpaces triangulaires qui ſe trouveront aux buſcs.

Les quatre vantaux des portes, auront chacun neuf pieds ſix pouces de largeur; ceux d'amont auront cinq pieds de hauteur, & ceux d'aval ſept pieds, ſans y comprendre les briſes qui les ſurmonteront de deux pieds ſix pouces.

Les huit montants, les quatre ſoles du bas, les quatre têtes formant briſes, & les huit entre-toiſes, ſeront en bois de dix pouces de largeur ſur huit d'épaiſſeur. Chaque vantail ſera garni de ſix guetterons en bois de cinq pouces d'épaiſſeur ſur huit de largeur. Les huit cou-

42.

liſſes pour les quatre vannes, ſeront en bois de ſix pouces d'équarriſſage. Les montants qui formeront les ouvertures des mêmes vannes, ſeront en bois de ſix pouces ſur huit. Les huit montants, les ſoles & les quatre entre-toiſes ſupérieures, auront du côté d'amont une double feuillure pour recevoir les deux couchis des portes qui ſeront plateaux d'un pouce & demi d'épaiſſeur, & huit à neuf pouces de largeur, aſſemblés à rainures & languettes; le premier couchis ſera poſé dans le ſens vertical, & le ſecond dans le ſens incliné comme les guetterons.

Dans les angles formés par les pilots groupés, & qui doivent recevoir les poteaux tourillons, il faudra poſer des fourures qui rempliront les creux de ces angles, que leſdits poteaux, taillés en demi-cercle, laiſſeroient vuides. Ces fourures creuſées en quart de cercle, dans des bois de ſix pouces d'équarriſſage, ſeront arrêtés avec ſix croſſes d'une demi-livre chacune. Elles ſeront faites de maniere à ne point gêner le jeu des portes, & à ne laiſſer paſſer que le moins d'eau qui ſera poſſible derriere les poteaux tourillons.

Contre les faces d'amont des quatre vantaux, on poſera des plateaux à plat ſur de forts crampons, dont il ſera fait mention à l'article des fers. Ces plateaux auront quatre pouces d'épaiſſeur, ſur un pied de largeur; ils ſerviront au paſſage des gens de pied, & ils ſeront poſés à deux pouces plus haut que les chapeaux, afin qu'ils les recouvrent lorſque les portes ſeront ouvertes.

Toutes les pieces de ces portes, & celles des heurtoirs, ſeront dreſſées au rabot ſous toutes leurs faces, & le tout ſera aſſemblé avec la plus grande ſolidité, & travaillé comme de la menuiſerie.

Art. XIII.

Sabots des pilots de la même écluſe.

Les quarante-huit pilots ſuſdits, ſeront armés chacun d'un ſabot à quatre branches, peſant quatorze livres, en bon fer doux & bien forgé, dont les quatre branches ſeront arrêtées chacune avec un gros clou de forge.

Art. XIV.

Croſſes des couchis des radiers de l'écluſe d'Orney.

Tous les plateaux de ces radiers ſeront arrêtés chacun avec cinq croſſes de fer, peſant une demi-livre chacune; chaque extrêmité de plateau ſera arrêtée par deux croſſes, & le milieu par une. Les têtes

43.

de ces croſſes qui ſeront fortes & bien forgées, ſeront noyées dans l'épaiſſeur du bois; les pointes ſeront ébarbillées, juſqu'à trois pouces près de la tête. Les montants, qui derriere les revêtements retiendront les abouts des plateaux, & les fourures derriere les poteaux tourillons des portes, ſeront arrêtés avec des croſſes de même groſſeur, & au nombre de cinquante-ſix.

Art. XV.

Boulons des clefs.

Il faudra vingt-quatre boulons pour arrêter les clefs aux pilots. Ils ſeront de fer rond, d'un pouce un quart de diametre, de dix-huit pouces de longueur, compris tête & queue. Les têtes qui auront trois pouces de diametre, & un bon pouce dépaiſſeur, joindront parfaitement au bois. Les queues ſeront ſolidement clavelées & garnies de rondelles.

Les pilots groupés trois à trois, & formanr angle rentrant pour loger les poteaux tourillons, des portes ſeront boulonnés deux à deux, avec des boulons de même groſſeur, & de deux pieds trois pouces de longueur. Les têtes ſeront noyées dansl'épaiſſeur du bois. Ces derniers boulons ſeront au nombre de ſeize.

Art. XVI.

Ferrements des vantaux.

A chaque vantail, on poſera deux grands étriers, qui embraſſeront l'épaiſſeur; pour lier les poteaux tourillons avec l'entre-toiſe du haut & la ſole du bas. A chaque face des vantaux on poſera trois équerres dont une des branches aura trois pieds de longueur, & l'autre dix-huit pouces. On poſera encore à chacune des mêmes faces, trois potences à branches, de trois pieds, & de dix-huit pouces de longueur. Ces fers qui ſeront encaſtrés & noyés dans l'épaiſſeur du bois, ſeront en bandes de trois pouces de largeur, quatre lignes d'épaiſſeur, & attachés avec gros clous à vis, dont les écroux de deux pouces & demi en quarré, ſeront taraudés avec le plus grand ſoin. Ces clous boulons peſeront chacun au moins une livre trois quarts, & ſeront eſpacés au plus à quatre pouces les uns des autres.

Les quatre poteaux montants qui feront battement, & qu'on nomme poteaux buſqués, ſeront frettés en fer de deux pouces de largeur, ſur trois lignes d'épaiſſeur. Ces frettes ſeront poſées pour être arrêtées chacune par huit bons clous.

A chaque battant ou vantail, on poſera une écharpe en fer de ſix

lignes d'épaiſſeur, & trois pouces de largeur. Celles des portes de chaſſe auront quinze pieds de longueur, en y comprenant les extrêmités qui ſeront retournées en étriers, arrêtées chacune avec deux gros clous à vis & écroux. Les écharpes des portes de mouilles, auront dix-ſept pieds de longueur.

Les collets des quatre poteaux tourillons, auront dix pouces de diametre, ſur onze de hauteur. Les alumelles qui revêtiront le tourillon de chaque porte, ſeront au nombre de huit en acier bien forgé; elles auront quatre lignes d'épaiſſeur, trois pouces de largeur, treize pouces de hauteur noyées dans le bois, arrêtées avec deux cercles de fer de deux pouces de largeur, & trois lignes d'épaiſſeur. Ces cercles pourront s'ouvrir & fermer à charniere à double nœud.

A chaque poteau buſqué, on poſera un anneau de fer d'un pouce de diametre & qui aura quatre pouces d'ouverture, arrêté avec une queue en boulon, retenue par un écroux.

Il faut remarquer que les têtes & queues des clous ou petits boulons à vis, ne doivent point déſaffleurer les ferrements des ſoles, pour ne point empêcher le pied des vantaux de joindre bien exactement aux heurtoirs.

Pour arrêter les vantaux lorſqu'ils ſeront ouverts, on y poſera des crochets, qui avec leurs pitons à queue & à vis, peſeront les quatre enſemble, vingt livres.

Sous chaque vantail, on poſera une roulette, qui, avec ſes oreilles & boulons, peſera ſeize livres. Ces roulettes circuleront ſur des quarts de cercle en fer de trois pouces de largeur, ſur trois lignes d'épaiſſeur, qui ſeront ſolidement cramponnés, & auront cinq pieds huit pouces de rayon.

Les huit tirants des quatre colliers ſeront en fer, de quinze lignes au quarré, & de quatre pieds de longueur, compris les enfourchements de deux pieds de longueur, en fer de même force; chacun de ces tirants ſera arrêté à une des branches du collier, par deux boulons de fer de huit pouces de longueur; & aux clefs mentionnées à l'article VIII. par d'autres boulons de douze pouces de longueur, & de la groſſeur expliquée à l'article XV.

Les deux crémailleres des vantaux de chaſſe; c'eſt-à-dire, d'amont, auront ſept pieds de hauteur; & les deux des portes de mouille ou d'aval, auront huit pieds; elles auront, ſans y comprendre les dents, deux pouces de largeur, ſur un d'épaiſſeur; elles ſeront au ſurplus, ainſi que les crics qui les feront mouvoir, conformes au détail qui eſt figuré à la planche XXX. du tom. I^er. de la ſeconde partie de *l'Architecture hydraulique* de M. Bellidor.

Quoi qu'il ſoit aſſez d'uſage de faire les crapaudines, pivots & colliers des portes des écluſes en bronze: nous ſommes très-perſuadés qu'en les faiſant en fer aux écluſes de l'Arroux, qu'elles ſeront ſuffiſamment

ſamment bonnes & ſolides, d'autant que ces écluſes étant exceſſivement baſſes, auront des portes d'un poids très-médiocre. Les portes de l'écluſe de Gueugnon, qui ont le double de la hauteur qu'auront les nôtres, n'ont leurs crapaudines, pivôts & colliers, qu'en fer, ſans qu'il en ait réſulté le moindre inconvénient juſqu'à préſent.

Les deux crapaudines de la porte de chaſſe, peſeront chacun quarante livres; & celles des portes de mouille, cinquante. Les pivôts de la premiere porte, peſeront chacun quinze livres, & ceux de la ſeconde dix-huit. Les colliers de la premiere, quatre-vingt-dix livres, & les autres cent livres. Chacune des huit charnieres qui retiendront les colliers aux tirants, peſeront ſoixante livres.

Ces ouvrages ſeront ſolidement faits, ſuivant les deſſeins en grand que le ſouſſigné en donnera, ainſi que de tous les autres ferrements & menus détails, le tout conformément à ceux donnés par M. Bellidor, dans l'ouvrage que nous venons de citer.

ART. XVII.

Calfat & goudron de l'écluſe d'Orney.

Les joints des plateaux des revêtements, ceux du revêtiſſement de la chûte de l'écluſe, & ceux des radiers, ſeront calfatés par-tout. Cette opération ſe fera avec une charpie de vieilles cordes ſéchées au feu, que l'on fera entrer dans tous les joints & fentes, au moyen d'un fer à rebattre. Ce calfat ſera recouvert de bray, qui eſt une compoſition de poix & d'huile, que l'on fait chauffer pour l'employer avec l'inſtrument que les Calfateurs nomment *guimpon*.

Les vantaux des portes ſeront goudronnés des deux côtés, avec poix & huile fondues enſemble, dont on donnera une forte couche. Pour que ces opérations ſoient bien faites, il faut que les bois ſoient parfaitement ſecs, ſoit qu'ils ſe trouvent tels naturellement, ou qu'on les échauffe en faiſant brûler de la paille à meſure qu'on emploie le goudron.

ART. XVIII.

Pavé du ſas de l'écluſe d'Orney.

Depuis l'arriere-radier de la porte d'amont à l'avant-radier de la porte d'aval, il y aura quinze toiſes quatre pieds de longueur de ſas, qu'on pavera ſur quinze pieds de largeur. Ce pavé ſera fait comme celui des rues de la Ville d'Autun, ſinon que l'échantillon qui ne pourra être rendude forme bien cubique, ſera plus fort, & équivaudra à huit ou dix pouces de hauteur, ſept à neuf pouces de longueur, & ſix à ſept

pouces de largeur. Ce pavé ſera retenu de chaque côté, par un garde-pavé en bois de douze pouces d'équarriſſage, qu'on refendra en deux, diagonallement d'un angle à l'autre. Ce garde-pavé qui ſera en pluſieurs morceaux de dix-huit à vingt pieds chacun, ſera poſé à plat ſur une de ſes faces de douze pouces; l'autre face pareille retiendra le pavé, qui ſera parfaitement de niveau ſur ſa largeur, & aura une pente de ſix pouces ſur la longueur, afin que le buſc d'aval qui aura cette hauteur, ſe trouve de niveau avec l'arriere-radier de la porte de chaſſe.

Art. XIX.

Perreys des talus du ſas de ladite écluſe.

Les talus du ſas ayant chacun quinze toiſes quatre pieds de longueur, ſept pieds de hauteur perpendiculaire, & ſept pieds de largeur de baze, ſeront recouverts par un perrey, de quinze pouces d'épaiſſeur. Il ſera fait en beaux moilons, dont on formera comme une eſpece de mur à ſec, qui ſeroit couché ſur le talus, bien dreſſé & bien battu. Par cet arrangement, les moilons qui formeront le parement ſupérieur, ſeront en liaiſon par engrenage avec les queues des moilons inférieurs qui auront leur tête en deſſous, ſolidement appuyées ſur le terrain ferme. Ces perreys ſeront par le bas, appuyés ſur la coupe diagonale des garde-pavés; & par le haut ils ſeront terminés par des bordures en gros libages de vingt à vingt-quatre pouces de queue enfoncées dans le terrain, ſans déſaffleurer la ſurface des perreys.

Art. XX.

Pilotage de la digue à conſtruire au-deſſous d'Orney.

Pour retenir les eaux ſupérieures, & les élever lorſqu'elles ſeront baſſes, à quatre pieds au-deſſus des eaux actuelles à l'eſtiage, il faudra conſtruire une digue à travers le lit de la Riviere d'Arroux, dont l'extrêmité du côté d'Orney, prolongera le talus du canal de l'écluſe, & l'autre bout ſe terminera à l'autre berge de la Riviere. Cette digue aura quarante-deux toiſes de longueur en deux parties, qui préſenteront un angle au courant.

Sur la ligne de la crête des deux parties de la digue, on battera quarante-trois pilots de dix pieds de longueur, neuf pouces de diametre, employés en grume, l'écorce étant ſimplement enlevée. Les pointes de ces pilots ſeront affutées un peu longues, & elles ſeront durcies au feu. On battera ces pilots au maillet à deux manches, autant qu'il

ſera poſſible, & on les fera entrer de quatre pieds moyennement dans le terrain ſolide.

Ceux qu'il ne ſera pas poſſible de faire entrer au battage, ſeront remplacés par deux jambes de chevalet, qui ſeront aſſemblées ſous la tête des traverſines à tenons & mortoiſes, & s'écarteront d'environ trois pieds par le bas. Ces jambettes ne ſeront qu'en bois de ſept pouces de diametre, & de ſix pieds ſix pouces moyennement de longueur, pour que deux puiſſent faire l'équivalent d'un pilot.

Les pilots ſeront eſpacés à ſix pieds de milieu en milieu. Dès qu'ils ſeront tous aſſurés & arrêtés, on les récépera à trois pieds neuf pouces au-deſſus du niveau de l'eſtiage, & on taillera des tenons à leur tête.

Art. XXI.

Chapeaux du pilotage de la même digue.

Tous les pilots ſeront coëffés par des chapeaux de neuf pouces d'équarriſſage, dont les morceaux auront au moins dix-neuf à vingt pieds de longueur, pour être aſſemblés au moins à trois pilots. Les différents morceaux s'aſſembleront les uns aux autres à queue d'hirondelle, & ſeront ſolidement chevillés en bois avec les têtes des pilots.

Art. XXII.

Premier cours de longrines de la digue d'Orney.

A dix-ſept pieds du rang de pilots, on poſera du côté d'aval, un cours de longrines qu'on engagera dans le ſolide du terrain, & qu'on poſera le plus de niveau qu'il ſera poſſible. Les différents morceaux de cette longrine, auront ſept pouces d'équarriſſage, & ſeront aſſemblés les uns aux autres à queue d'hirondelle.

Art. XXIII.

Traverſines de la même digue.

Les chapeaux ſeront liés au cours de longrines dont on vient de parler, par des traverſines de dix-huit pieds de longueur, qui ſeront inclinées ſuivant la pente qu'aura le glacis de la digue. Les traverſines ſeront eſpacées à ſix pieds de milieu en milieu, & elles auront ſept pouces d'équarriſſage, & ſeront arrêtées à chaque bout, avec deux chevilles en bois, ſur le chapeau & la longrine. On obſervera que ces

chevilles ne ſoient pas paralleles entr'elles, mais qu'elles aillent un peu en s'écartant, elles en arrêteront mieux les traverſines.

Art. XXIV.

Second rang des longrines de la même digue.

Entre le cours de chapeau & celui des premieres longrines, il en ſera poſé un ſecond en bois de même longueur & groſſeur, poſant à mi-bois ſur les traverſines, & d'affleurement par le deſſus. Ce ſecond rang de longrines partagera également la largeur du glacis, & en diviſera ſa ſurface en quatre-vingt-quatre caſes d'environ une toiſe & demie chacune ſuperficielle. Ces dernieres longrines ſeront auſſi chevillées à deux chevilles, ſur toutes les traverſines, & ces chevilles s'écarteront du côté de la pointe.

Art. XXV.

Formation du maſſif de la digue.

Pendant les eaux baſſes, & lorſqu'elles ſeront retenues autant qu'il ſera poſſible par les moulins ſupérieurs, & évacuées par les inférieurs, & par l'écluſe d'Orney, qui doit ſe trouver faite avant la digue, on rapportera toutes les pierres & ſables qui ſeront néceſſaires pour former le maſſif de la digue, lequel aura au moins vingt-deux pieds de largeur de baze, & cinq pieds ſix pouces de hauteur moyenne & de forme triangulaire par ſon profil. On commencera ce rempliſſage par les deux bouts, & on les pouſſera le plus vivement qu'il ſera poſſible; & pour y parvenir, il faudra que toutes les pierres & gravois ſoient approviſionnés avant que de commencer.

A meſure que l'on avancera cette opération, on s'appercevra que le courant deviendra plus rapide, & qu'il ne ſera peut-être pas poſſible de le couper entiérement, ſans qu'il n'acquiert aſſez de force pour faire des affouillements à la partie qui ne ſeroit point encore remplie. Il faut parer avec le plus grand ſoin à cet inconvénient, & pour cela il faudra avoir quelques claies de ſept à huit pieds de longueur, qu'on poſera verticalement au-devant des pilots : on pourra poſer de vieilles pailles au-devant de ces claies, & faire enſuite, tant devant que derriere, le rempliſſage du maſſif.

La partie du côté d'aval, qui portera le glacis, ſera parfaitement remplie à quinze pouces près du deſſus des longrines, traverſines & chapeaux, & formera une ſuperficie réguliérement dreſſée & affermie le plus qu'il ſera poſſible.

Art. XXVI.

Perrey du glacis de la digue d'Orney.

Les quatre-vingt-quatre caſes dont on a parlé, ſeront remplies par un perrey de quinze pouces de hauteur, fait ſuivant ce qui a été dit à l'art. XIX. Il ſera par le deſſus, d'affleurement avec le deſſus des pieces de charpente formant les caſes.

Au moyen de tous les ouvrages ſuſdits, on peut aſſurer que la navigation, en remontant à Autun, ſera bonne & commode, & que l'écluſe fera franchir le ſaut de la digue en très-peu de minutes à chaque bateau qui ſe préſentera.

Art. XXVII.

Déblais & eſcarpement de rochers à faire entre Orney & Laiſy.

A vingt toiſes au-deſſus du bois taillis de Madame de Damas d'Orney, il y a une vieille fiche ou greube qui embarraſſe la Riviere, & qu'il faudra arracher & tranſporter hors du courant.

A peu près au tournant de la riviere, qui s'appuie contre la montagne au Levant, à l'entrée du bois, il y a douze pieds cubes de roches à extirper en pluſieurs petites têtes qui s'enleveront, à ce qu'il paroît, ſans qu'il ſoit néceſſaire d'employer la mine. Cet extirpement ſera fait de maniere que le fond de la Riviere ſe trouvera ſans inégalité aux endroits où ſont ces rochers, dont les fragments ſeront tranſportés hors le lit de la Riviere.

Plus bas, à la tête d'une grande ligne droite de la Riviere, entre deux grands bois, on extirpera pluſieurs rochers, qui enſemble font quatre toiſes cubes à déblayer; ils ſortent moyennement de ſix pouces au-deſſus, de l'eſtiage. Au-deſſous il y a trois greubes à enlever, & tout près ſoixante-dix pieds cubes de petits rochers à déblayer.

Tant le long d'une eſpece d'iſle, que forme la Riviere lorſqu'elle eſt grande, qu'au-deſſous, en la longueur de deux cents toiſes, il y a des rochers à extirper, qui enſemble, font un objet de quatre cents pieds cubes.

Delà, vis-à-vis Chevanne, où l'on trouve un petit bateau, qui ſert de bac, il y a encore quatre-vingt pieds cubes de petits rochers à eſcarper.

Un peu au-deſſus & au-deſſous du confluant de la Riviere de Maichait, on eſcarpera quelques rochers, qui produiſent quarante pieds cubes.

Le rocher de la Berdache, de huit à neuf pieds de baze, ſur trois

de hauteur, au-deſſus de l'eau à déblayer, ainſi qu'un autre plus près de la berge orientale, de cinq pieds de baze ſur trois de largeur & deux de hauteur. Ils ſont à peu-près vis-à-vis la grande piece de terre de Mrs. Pidot d'Autun, qui eſt à gauche; à droite ſont les bois & communaux de M. de la Collonge, ſur le finage de Laiſy.

Vis-à-vis les premieres maiſons de Laiſy, il y a un rocher conſidérable, qui s'avance dans la Riviere de la Berme, qui eſt du côté de ce village; il faudra en eſcarper une toiſe cube. Au-deſſous on trouve le bas de Laiſy, & plus bas l'emplacement de l'écluſe dont il va être queſtion.

Art. XXVIII.

Canal à ouvrir au-deſſous de Laiſy, pour y placer la ſeconde écluſe.

Le morceau de canal ſur lequel on placera l'écluſe de Laiſy, aura ſoixante-ſeize toiſes de longueur : ſavoir, vingt-quatre toiſes en amont, vingt-deux toiſes deux pieds pour ſon emplacement, & vingt-neuf toiſes quatre pieds au-deſſous. La premiere de ces trois fouilles, formera un arc de cercle; elle aura quatre toiſes trois pieds de largeur en fond à ſon embouchure, & deux toiſes, deux pieds joignant l'écluſe. Tout le ſurplus ſera conforme à ce qui a été dit à l'article IV, ſinon, que comme il eſt néceſſaire de donner ſix pieds de hauteur de ſaut à l'écluſe en queſtion, au lieu de quatre, il faudra augmenter de deux pieds la profondeur des deux dernieres fouilles, qui auront quatre pieds de plus d'ouverture en gueule.

Il ne ſera point dû d'indemnité pour le petit eſpace de terrain que prendra ce Canal, & l'iſle qu'il formera au Couchant, attendu que c'eſt un communal.

Art. XXIX.

Écluſe à conſtruire au-deſſous de Laiſy.

Cette conſtruction ſera abſolument conforme à celle de l'écluſe d'Orney, dont le détail ſe trouve ci-devant depuis l'article v. juſques & compris l'article x x. en obſervant cependant que l'écluſe de Laiſy devant avoir deux pieds de chûte de plus que celle d'Orney, il faudra que le mur de chûte, la porte d'aval, ſes revêtiſſements & les talus du ſas, aient deux pieds de plus de hauteur perpendiculaire; ce qui exigera une entretoiſe de plus aux portes d'aval, les ferrures, comme aux autres entretoiſes, avec l'allongement des écharpes & des crémailleres.

Pour le ſervice des écluſes, il faut des hommes qui y ſoient ſpécialement deſtinés, & pour leſquels on bâtit ordinairement de petits

logements. Nous croyons qu'on pourra ſe diſpenſer, ſans grands inconvénients, d'élever ces bâtiments, d'autant plus que nos écluſes, ne ſeront point éloignées des maiſons & villages où les Eclusiers pourront loger. Les Navigateurs, les pourront appeller au ſifflet dès qu'ils approcheront des écluſes.

Art. XXX.

Digue à conſtruire au-deſſous de Laiſy, pour élever les eaux & former le ſaut de l'écluſe du même lieu.

Cette digue aura ſoixante-deux toiſes de longueur, en deux parties, qui préſenteront l'angle au courant, comme celle d'Orney; cette diſpoſition eſt plus conforme aux principes, de Mrs. l'Abbé Boſſut & Viallet, dans leurs *recherches ſur la conſtruction des digues*; (Paris, Jombert, 1764, in-4°.) La digue dont il s'agit, ſera faite conformément au détail que nous avons donné depuis l'article xx, juſques & compris l'article x x v i, & en obſervant cependant, de donner deux pieds de plus à la longueur des pilots, à la hauteur de la digue, & à ſon talus du côté d'amont.

Art. XXXI.

Déblais & eſcarpements de rochers à faire entre l'écluſe de Laiſy, & celle qui ſera faite après Chaſeux.

La diſtance dont il s'agit, n'eſt que d'environ neuf cent vingt-huit toiſes; mais la pente, comme nous l'avons dit, eſt ſi conſidérable, & les rochers ſi multipliés, que pour ſe diſpenſer de les extirper fort bas, il eſt indiſpenſable de placer une écluſe au-deſſous de Chaſeux.

Aux approches des maiſons appellées le Péage, il y a dans la Riviere, deux rochers de quatre ſur ſix pieds de baze, & de deux pieds de hauteur à déblayer.

Un peu au-deſſous, & dans une longueur de quatre-vingts toiſes, les rochers ſe trouvent extrêmement multipliés, & forment même une iſle dont le bras du côté de Chaſeux, rempli de rochers, ne donne paſſage aux eaux que lorſqu'elles ſont un peu grandes; dans l'autre bras, par lequel ſe fera la navigation, & un peu au-deſſus, il faudra eſcarper quatre-vingt toiſes cubes, ce qui eſt à raiſon d'une toiſe cube par toiſe courante; cette quantité de déblais ne donnera pas un paſſage bien large & capable d'embraſſer deux bateaux qui ſe rencontreroient; mais la navigation ſera ſuffiſamment libre par un paſſage de trente pieds de largeur qui ſe trouvera au moyen des eſcarpements ſuſdits.

Pour qu'il ſoit poſſible de vérifier ſi les quantités cubiques ci-deſſus

ſeront déblayées, l'Entrepreneur ſera tenu d'entoiſer ſur le bord de la Riviere, toutes les pierres qui en proviendront, & qui enſemble reviendront au total des quantités preſcrites. Ces pierres ainſi entoiſées, pourront être vendues par l'Entrepreneur, qui en fera ſon bénéfice, ce qu'il doit faire entrer en conſidération, vu que leſdites pierres ſeront de bonnes qualités pour bâtir. L'Entrepreneur pourra auſſi les employer à la conſtruction des digues, pavé & perreys mentionnés en ce devis, ſuivant que nous le dirons encore.

On avoit eu l'idée, pour éviter les roches de Chaſeux, de faire un canal à travers les terres du côté de Couchant, d'environ quatre cent cinquante toiſes de longueur; mais ce projet n'étoit point raiſonnable, vu qu'il eſt certain qu'on trouveroit dans les terres, encore plus de rochers à extirper, que dans le lit actuel de la Riviere, & qu'on feroit très-inutilement une dépenſe fort conſidérable; car en outre des rochers qu'on trouveroit, on auroit encore à faire un déblais de terre forte, conſidérable, & des héritages à acquérir, & un plus grand mal qu'on ne croit, qui arriveroit, ſi on faiſoit de ſemblables redreſſements; c'eſt qu'on augmenteroit la pente de la Riviere, qui n'eſt déja que trop conſidérable.

Art. XXXII.

Canal à ouvrir au-deſſous de Chaſeux, pour y placer la troiſieme écluſe.

La tranchée à ouvrir pour placer la troiſieme écluſe, aura cent vingt toiſes de longueur; ſavoir, cinquante-trois toiſes en amont, vingt-deux toiſes deux pieds pour ſon emplacement, & le reſtant au-deſſous. La premiere de ces fouilles aura cinq toiſes de largeur dans le fond, à ſon embouchure, & toujours deux toiſes trois pieds joignant l'écluſe; cette premiere partie ſera légérement arquée. Ces cent vingt toiſes de canal ſeront au ſurplus faites conformément à ce qui a été dit à l'art. IV. Il n'y aura point d'indemnité à accorder pour raiſon du terrain que prendra ce canal, attendu qu'il ſera placé ſur un terrain vague & communal. Autant qu'il nous a été poſſible, nous avons choiſis de ſemblables terrains, afin de ne rien retrancher des héritages cultivés, & de n'avoir point d'indemnité à payer.

Art. XXXIII.

Écluſe à conſtruire au-deſſous de Chaſeux.

Elle ſera abſolument conforme à celle d'Orney, dont le détail ſe trouve ci-devant.

On ne

On ne pourra probablement pas conſtruire les radiers des écluſes, ſans faire des épuiſements pour entretenir l'attelier à ſec pendant le travail des Ouvriers; ces radiers, en ce qui ſera derriere la porte de chaſſe, devant être établis à dix-huit pouces au-deſſous de l'eſtiage. Il faudra des pompes pour faire ces épuiſements, qui ne ſeront point de bien longue durée, en tenant tous les matériaux complétement approviſionnés ſur les bords du Canal, afin que les employant avec diligence, les ouvrages au-deſſous de l'eſtiage, ſoient promptement achevés. Pour diminuer ces épuiſements autant qu'il ſera poſſible, l'Entrepreneur fera retenir les eaux aux moulins ſupérieurs, & les fera lâcher au moulin du Sas qui eſt au-deſſous; & les frais des chaumages ſeront à ſa charge, de même que ceux des batardeaux qui pourront être utiles aux mêmes épuiſements, dont il ſera abſolument toutes les dépenſes.

Art. XXXIV.

Digue à conſtruire au-deſſous de Chaſeux, pour élever & envoyer l'eau dans ladite écluſe.

Cette digue ſera diviſée en deux, par une iſle qui ſe trouve dans la Riviere, & qui ſera utile pour en rendre la conſtruction plus ſolide. La partie qui ſera du côté de Chaſeux, ſera en deux branches, pour préſenter un angle au courant. Les différentes parties de cette digue, auront enſemble, cinquante-huit toiſes de longueur, & ſeront faites, ſuivant ce que nous avons dit, depuis l'art. XX, juſques & compris l'art. XXVI.

Pour la conſtruction de toutes ces digues, on apportera la plus grande attention à ce qu'elles ſoient bien appuyées par leurs extrêmités, & bien enracinées de quatre à cinq pieds, dans le ſolide des berges, & revêtiſſant le talus de l'entrée du Canal. Cette condition eſt générale pour toutes les digues mentionnées en ce devis.

Lorſque l'on conſtruit les digues, ſans former un angle contre le courant, il arrive ordinairement que les eaux qui tombent de deſſus le glacis, viennent ruiner & entamer la berge qui eſt oppoſée, ce qui cauſe plus bas des enſablements très-pernicieux. En faiſant faire un angle à la digue, les eaux qui viennent de chaque côté de l'angle ſe combattent les unes par les autres, & prennent, après quelques mouvements en remoux, un libre cours, ſans cauſer à beaucoup près, autant de dommage.

De plus, l'eſpece de cul-de-ſac que forme la ſeconde branche de la digue, préſente fort naturellement l'embouchure d'un bief qu'on peut ouvrir pour le ſervice d'une uſine.

ACADÉMIE DE DIJON FACULTÉ DES SCIENCES

Art. XXXV.

Déblais & eſcarpements de rochers qui ſont à faire de l'écluſe de Chaſeux, à celle d'Étang

Un peu au-deſſus du pontot, il y a quelques petits rochers qu'il faut enlever du lit de la Riviere ; ils font un objet d'un ſixieme de toiſe cube.

Dans la diſtance de quatre-vingts toiſes au-deſſous du pontot, il y a ſix toiſes de rochers à eſcarper dans le lit de la Riviere. Le long du pâquier de la Chapelle St. Michel, qui eſt au Levant, il n'y a rien à faire au courant de la Riviere ; mais un peu au-deſſus de la terre du Seigneur, & un peu le long de cette piece, il y a des petits rochers éparpillés dans le courant, qu'on déblaiera ; ils feront un objet enſemble, de trois toiſes cubes. Un peu après le milieu de la piece du Seigneur, il y a une iſle de rocher dans la Riviere, de laquelle il faudra eſcarper du côté du Levant, trois toiſes cubes. Au-deſſous & en approchant du Village d'Etang, il y a trois petits rochers de trois à quatre pieds cubes chacun, à déblayer.

Un peu au-deſſus de la maiſon d'Etang qui eſt ſur le bord de l'eau du côté de Couchant, laquelle appartient à M. Lhomme, Médecin à Autun, il faudra déblayer entre le banc de ſable qui eſt au Levant, & l'endroit où ſera placée la pointe de la digue d'Etang, une toiſe cube de rocher.

Ces déblais ſeront entoiſés ſur les bords de la Riviere, & l'Entrepreneur avant que d'en pouvoir diſpoſer, ſera tenu de les faire viſiter par le Prépoſé à la direction des travaux, qui en donnera un procès verbal très-détaillé.

L'Entrepreneur aura peut-être toujours plus d'intérêt de garder pour lui les pierres qui proviendront de ces déblais, que d'en vendre quelque partie, comme nous l'avons dit ci-devant, puiſqu'il lui en faudra de grandes quantités pour faire les pavés des ſas des écluſes, les perreys des talus de ces mêmes ſas, & les maſſifs des digues. Ainſi les déblais dont il s'agit, ne deviendront point diſpendieux pour l'Entrepreneur de la navigation, puiſqu'il ſeroit toujours forcé pour les écluſes & digues, de faire tirer & voiturer des pierres qu'il trouvera dans les eſcarpements du lit de la Riviere, & qu'il n'aura qu'à faire jetter dans des bateaux, pour les faire deſcendre, preſque ſans frais, ſur les emplacements où il faudra les employer. Il ſera peut-être encore de l'intérêt de l'Entrepreneur, de faire de ces déblais, une aſſez grande quantité, pour qu'ils puiſſent fournir aux conſtructions ; ce qui doit faire revenir de l'opinion de ceux qui croient que ces rochers ſont un

obſtacle preſqu'inſurmontable à la navigation : c'eſt le moindre, en comparaiſon de la trop forte pente du courant, & du trop peu de hauteur des berges, qui cauſeront la dépenſe des écluſes, & qui ne permettront pas d'avoir une bonne navigation pendant les baſſes eaux.

Art. XXXVI.

Canal à ouvrir au-deſſous d'Étang, pour placer la quatrieme écluſe.

La tranchée à ouvrir pour placer l'écluſe d'Etang, aura cent cinquante toiſes de longueur, dont cent toiſes en amont, vingt deux toiſes deux pieds qui ſeront occupées par l'écluſe, & le reſte au-deſſous. La premiere de ces trois parties ſera un peu arquée, mais moins ſenſiblement qu'aux écluſes précédentes. Au ſurplus, les fouilles de cette tranchée, ſeront conformes à ce qui a été dit à l'art. IV.

Le même Canal ſera fait ſur le champ des Rouës, appartenant à la Seigneurie, & ſur un autre fonds appellé la Grande Pâture, appartenant à M. Lhomme. La partie qui ſera priſe ſur le premier, de trente-deux perches de long, ſur douze perches de largeur moyenne, en comprenant deux perches au-delà ; la tranchée du côté du Levant, produit trois cent quatre-vingt-quatre perches quarrées ; c'eſt-à-dire, un journal & vingt-quatre perches, meſure de Bourgogne. La partie qui ſera priſe ſur le fond de M. Lhomme, aura ſoixante-quatre perches de longueur, ſur douze de largeur moyenne, en comprenant pareillement deux perches ſur le bord oriental, ce qui produit ſept cent ſoixante-huit perches qui valent deux journaux & un demi-quart.

Il ſera juſte de faire l'acquiſition de ces fonds, ſoit de gré à gré, ou à dire d'experts ; j'en ferai une eſtimation proviſionnelle dans le détail eſtimatif de toutes les conſtructions dont il s'agit.

Art. XXXVII.

Écluſe à conſtruire au-deſſous d'Étang.

Elle ſera, ainſi que toutes celles dont il ſera queſtion dans ce devis, faite ſuivant qu'il eſt expliqué aux art. v. eſt ſuivants de ce devis, juſques & compris le XIX^e^.

Art. XXXVIII.

Digue à faire au-deſſus de l'écluſe d'Étang.

Cette digue, ainſi que celle de Chaſeux, ſera diviſée en deux par une iſle ; celle d'Etang eſt fort longue, ayant cent ſoixante-cinq toiſes de longueur. La premiere partie de la digue ſera en amont de

l'iſle, & l'autre partie ſera à ſon autre extrêmité; les deux parties auront enſemble cent toiſes de longueur, & ſeront conſtruites ſuivant ce qui a été dit ci-devant, art. xx. & ſuivants.

Il y a au pied du goûlerot de la maiſon de M. Lhomme, une roche contre laquelle ſera appuyée l'extrêmité de la digue, & elle lui ſervira d'enracinement.

Art. XXXIX.

Déblais, eſcarpements de rochers & digues à faire entre l'écluſe d'Étang, & celle de Charbonnas.

Peu au-deſſous du Canal qui ſera fait pour l'écluſe d'Etang, eſt le confluant de la Riviere du Meverain, au-deſſous duquel eſt une roche de ſix à ſept pieds cubes à eſcarper. Il y en a une autre à dix ou douze toiſes plus loin, un peu plus petite que la précédente, à eſcaper pareillement.

Plus bas, on trouve une petite iſle avec deux bancs de ſable qui traverſent le courant occidental, qui eſt celui par lequel paſſeront les bateaux. Il faudra enlever ces ſables en la longueur enſemble pour les deux bancs, de vingt toiſes ſur dix de largeur, & un pied de hauteur réduite. Ces ſables tirés hors de l'eau, ſeront dépoſés au-deſſus de la portée des inondations, & formeront des tas aſſez réguliers pour qu'il ſoit poſſible de les toiſer. Cet enlevement ſe fera avec des dragues ou telles autres machines que l'Entrepreneur trouvera plus convenables. Il pourra faire paſſer la charrue pour faciliter le déblais.

La Riviere d'Arroux fait un coude à l'endroit où elle reçoit le foſſé du Cloux, & au bas il y a quelques rochers à eſcarper; ils font enſemble un objet de ſix toiſes cubes, dont un gros morceau fait lui ſeul trois quarts de toiſes cube.

Au-deſſous eſt un banc de ſable duquel on déblaiera à la drague, trois toiſes cubes; on trouve après, trois tas de pierres roulantes, à vingt toiſes les unes des autres à déblayer; ils feront enſemble une toiſe cube. Au même endroit eſt un banc de ſable duquel on déblaiera une toiſe cube. Un peu au-deſſus de *Chaume*, on trouve quatre petits rochers ayant moyennement trois pieds cubes à déblayer chacun.

Au bas de *Chaume*, ſont de groſſes roches ſous la berge du côté de Couchant, qui n'incommoderont point la navigation. Il faudra ſeulement eſcarper les quatre petits rochers iſolés qui ſe trouvent vers le milieu du courant, & qui font enſemble un objet de deux toiſes cubes.

A cent cinquante toiſes au-deſſus du pré Barbeau, qui eſt au Couchant de l'Arroux, on trouve des rochers formant une barre à travers le courant, qui eſt précédée de vingt-cinq petit rochers de deux à

trois pieds cubes chacun, qu'il faut enlever. Ils ſont eſpacés dans une aſſez grande longueur du courant. La barre ſera également eſcarpée; elle fait un objet d'une toiſe cube.

Vis-à-vis la tête du champ d'Arroux, qui eſt au bas du hameau des *Blondeaux*, eſt au milieu du courant, un rocher de quatre pieds cubes à enlever: à cent toiſes plus bas, vers le milieu de la longueur du même champ qui eſt à droite, il y a trois petits rochers de quatre pieds cubes chacun à déblayer. On en trouve deux autres ſemblables plus loin, & tout près du confluant du *Reuil de Vaux*, qui eſt à droite, qu'on déblaiera pareillement. A ſoixante toiſes au-deſſous du reuil ou ruiſſeau de Vaux, il y a environ vingt-quatre petits rochers de quatre pieds cubes moyennement, qu'il faut enlever.

Vis-à-vis le hameau de *la Riviere*, on trouve une grande iſle avec des iſlots & des ſables au-deſſous; pour donner au courant navigable plus de force, on conſtruira à travers le bras, à la gauche de l'iſle, une digue de treize toiſes de longueur, trois de largeur, & cinq pieds de hauteur par le devant; elle ſera en biais, faiſant angle oblique du côté de l'iſle; elle ne ſera point placée à la tête de l'iſle, mais à environ au tiers de ſa longueur, afin de former en amont de la digue, un cul-de-ſac qui recevra les ſables que le courant pourra amener, & en débarraſſera d'autant le courant navigable. On conſtruira cette digue avec les plus groſſes pierres qu'on aura, dont tous les vuides ſeront bien remplis avec de plus petites, & du ſable. Le glacis de cette digue en pente du côté d'aval, ſera recouvert d'une eſpece de pavé poſé à ſec à la main, & formant une ſuperficie bien dreſſée.

Dans le bras de riviere qui ſera navigable, il y a quatre petits rochers d'environ quatre pieds cubes chacun, à enlever. A cent cinquante toiſes au-deſſous, on trouve un rocher qui traverſe la Riviere, & duquel on déblaiera deux toiſes cubes. Un peu plus loin, & vis-à-vis le confluent d'un ruiſſeau qui tombe dans l'Arroux, par la rive droite, il y a cinq petits rochers d'environ quatre pieds cubes chacun, à déblayer.

A vingt-cinq toiſes plus bas, il y a dix autres petits rochers pareils à eſcarper; à quarante toiſes un autre de même; à vingt-cinq toiſes, deux toiſes cubes de rochers à extirper; & à cinquante toiſes, quatre toiſes cubes à déblayer, en y comprenant trois gros blocs détachés, & près la berge à droite, tout de ſuite, on trouve trente petits rochers de trois pieds cubes, moyennement chacun, à extirper. A cinquante toiſes plus loin, & près la berge à droite, on en trouve un autre de quatre pieds cubes à enlever.

Après le ruiſſeau qui tombe dans l'Arroux par la droite, on trouve vingt-cinq rochers, dont dix ont moyennement vingt pieds cubes chacun, & les quinze autres, quatre pieds. A peu de diſtance au-deſſous, ſont encore trois petits rochers de quatre pieds à déblayer,

Devant le village de *St. Nizier*, & un peu en amont, il y a deux iſles & un grand nombre d'ſlots, qui occaſionnent des ſables au-deſſous, & affoibliſſent trop le courant du côté du village par lequel paſſeront les bateaux. Pour y remédier, on fera à travers de deux bras, des batardeaux de chacun cinq toiſes de longueur, & ſuivant ce qui vient d'être dit, & en obſervant de laiſſer en avant des culs-de-ſacs pour recevoir les ſables.

Au bas & du côté de St. Nizier, eſt un rocher qui s'avance dans la Riviere : il faudra en extirper deux toiſes cubes, au-deſſous & dans la diſtance de quatre-vingt-dix toiſes, on enlevera ſix petits rochers fort eſpacés, d'environ cinq pieds cubes chacun.

Au-deſſous de l'iſle qui eſt au bas de la limite de la terre de St. Nizier, on déblaiera dans le courant, une toiſe & demie de rochers, en pluſieurs parties iſolées, pour donner le paſſage ſur la droite, en laiſſant ſur la gauche, un iſlot & quelques rochers qui n'incommodent point.

A cent toiſes au-deſſous, on trouve des ſables qui ne nuiront point à cauſe que l'écluſe de *Charbonnas*, dont il ſera bientôt queſtion, élevera aſſez les eaux pour naviger par deſſus ; mais à droite des ſables, il faudra déblayer une demi-toiſe cube de rochers ; delà à *Charbonnas*, il y a des iſlots & des ſables ; mais ils ne ſeront d'aucun préjudice au paſſage des bateaux, au moyen de l'écluſe dont nous allons parler.

Art. XL.

Canal ou tranchée à ouvrir au-deſſus de Charbonnas, pour placer la cinquieme écluſe.

Le morceau de Canal qu'il faudra ouvrir au-deſſus de Charbonnas coupera une iſle, & aura cent ſix toiſes de longueur, dont ſoixante-deux en amont de l'écluſe, vingt-deux toiſes quatre pieds pour l'emplacement de cette écluſe ; le reſte au-deſſous. Les fouilles de ce Canal, ſeront un peu moins profondes qu'aux écluſes ci-devant ; mais pour faciliter le paſſage des bateaux, il faudra évaſer l'entrée & la ſortie du Canal, qui auront ſix toiſes de largeur en fond, à cauſe que le chemin des bateaux, formera une courbure en forme de S. Une partie des terres qu'on tirera de ce Canal, ſera employé à remplir le bras de Riviere qui forme l'iſle dans lequelle on formera au moins deux fortes digues ou batardeaux pour réunir les bords du Canal.

Cette conſtruction prendra près de quatre journaux au S^r^. pour raiſon deſquels il lui ſera dû une indemnité qui ſera réglée ſuivant ce qui a été dit ci-devant.

Art. XLI.

Écluſe à conſtruire au-deſſus de Charbonnas.

Elle ſera comme celles ci-devant, dont on trouve le détail aux art. v. & ſuivants de ce devis.

Art. XLII.

Digue à faire au-deſſus de l'écluſe de Charbonnas.

Elle aura cinquante toiſes de longueur en deux branches, qui feront un angle à peu près d'équerre du côté du courant ; & au ſurplus elle ſera faite ſuivant le détail des art. xx. & ſuivants de ce devis.

Art. XLIII.

Déblais & eſcarpements de rochers à faire depuis l'écluſe de Charbonnas, à celle de la Boulaye.

Au bas de Charbonnas, & au-deſſous d'un rocher qui avance dans la Riviere de la berge gauche, il y a dans le courant, & dans la diſtance de cent toiſes, ſept petits rochers à extirper, ayant moyennement quatre pieds cubes. Au-deſſous d'un rocher ſur lequel il y a une maiſon, ſont quatre petits rochers, auſſi de quatre pieds cubes chacun, à déblayer ; ils ſont près & au-deſſous d'un iſlot qui ne pourra incommoder. Au bas d'une iſle qui a environ cent toiſes de longueur, il y a dix petits rochers de cinq pieds cubes, moyennement à enlever.

Vers le bas d'une preſqu'iſle, le courant ſe trouve barré par un banc de rocher, duquel il faudra, pendant les baſſes eaux, eſcarper dix toiſes cubes de pierres ſurmontant la ſurface de l'eau ; à cent cinquante toiſes plus loin, la même opération ſera faite à un autre banc de rochers, & dans l'intervalle on enlevera quatre petits rochers de quatre pieds cubes, moyennement. Immédiatement au-deſſous du banc de rocher, il y en a une douzaine de petits à faire ſauter ; ils ont à peu près moyennement quatre pieds cubes.

A quatre cents toiſes au-deſſus du hameau de *Chevannes*, il y a un banc de rochers traverſant la Riviere, dont on déblaiera la partie qui ſurmonte le courant lors des baſſes eaux, ce qui fait un objet de ſix toiſes cubes. Au-deſſous d'un groupe de rochers qui eſt à la rive gau-

che, il faudra eſcarper deux toiſes cubes. Plus bas, & dans une aſſez grande diſtance, il y a vingt petits rochers de cinq pieds cubes chacun, à eſcarper. De l'iſlot de rochers qui eſt enſuite, & qui eſt de forme longue, il faudra en eſcarper deux toiſes cubes. Il y a ſix petits rochers enſuite à déblayer, ayant chacun moyennement quatre pieds cubes.

Un peu avant *Chevannes*, & les maiſons de l'étang de Gauchemot, eſt un banc de rochers précédé & ſuivi de têtes de rochers; du tout il faudra eſcarper dix toiſes cubes. Le reſtant au-deſſous des baſſes eaux, & ſur les côtés, n'incommodera point le paſſage des bateaux : au-deſſous, juſques vis-à-vis la maiſon ruinée de Chevannes, il y a une quinzaine de rochers qui; enſemble, peuvent faire une toiſe cube à déblayer. A cinq cents toiſes au-deſſus de la *Boulaye*, eſt une iſle d'environ huit journaux, appellée l'iſle *Golot*, à côté de laquelle ſur la rive orientale de la Riviere, il y avoit un moulin qui eſt ruiné. La navigation ſe fera par le bras droit de cette iſle, après qu'on en aura eſcarpé quelques rochers qui, avec ceux qui ſont au-deſſous, juſques & vis-à-vis l'avenue du Château de la Boulaye, font enſemble un objet de vingt toiſes cubes.

Art. XLIV.

Canal à ouvrir pour placer la ſixieme écluſe près la Boulaye.

La tranchée dont il s'agit, ſera faite ſur la pâture des buiſſons appartenant à Madame de Montmort; elle aura quatre-vingt toiſes de longueur, dont quarante-huit en amont de l'emplacement de l'écluſe. Le ſurplus conformément à ce qui a été dit art. IV.

Il ſera dû à Madame de Montmort une indemnité, pour les mille toiſes quarrées de terrain que ladite conſtruction lui prendra.

Art. XLV.

Écluſe à conſtruire près la Boulaye.

Voyez pour le détail de cette conſtruction les articles V. & ſuivants de ce devis.

Art. XLVI.

Digue à faire au-deſſus du canal & de l'écluſe de la Boulaye.

Elle aura ſoixante toiſes de longueur en deux branches, formant un angle à peu près d'équerre du côté du courant, & au ſurplus cette digue ſera faite ſuivant qu'il eſt expliqué aux art. XX. & ſuivants.

Art. XLVII.

Art. XLVII.

Déblais & eſcarpements de rochers, qui ſont à faire depuis l'écluſe de la Boulaye à celle de Rocuange.

Un peu au-deſſous de la Boulaye, & ſur la rive droite de la Riviere, étoit un moulin appellé de la Valoue, dont le bâtiment preſqu'en ruine, eſt hors d'état de pouvoir être habité. Au-devant de ce bâtiment, & un peu au-deſſous, on eſcarpera deux toiſes cubes de roches en différentes têtes qui ſortent de l'eau. A deux cents toiſes au-deſſous, ſont deux rochers attenants à la berge droite. Du premier il en faudra déblayer une toiſe & demie, & du ſecond qui eſt à dix toiſes au-deſſous, une toiſe cube. A vingt-cinq toiſes plus bas, eſt un autre rocher dont il faudra ſeulement déblayer la pointe qui s'avance trop dans le courant : ce qui fera un quart de toiſe cube à déblayer. A dix toiſes au-deſſous, eſt une tête de rocher iſolée, qu'on fera ſauter, elle produira un quart de toiſe.

Au bas du pré de la Cure de la Boulaye, on eſcarpera quatre toiſes cubes de rochers d'un banc qui traverſe le courant, en enlevant les têtes qui ſurmontent les baſſes eaux; à la ſuite il y a dix petits rochers de ſept à huit pieds cubes chacun, qu'on eſcarpera de même, à la partie entre deux bois. On déblaiera quatre toiſes cubes aux rochers qui reſſerrent le courant, dans une partie qui, n'étant pas droite, incommoderoit les bateaux en uſage ſur la Loire; ces bateaux étant fort longs, ils ne peuvent paſſer les endroits tortueux, qu'au moyen d'une certaine largeur. C'eſt cette raiſon qui nous a fait preſcrire plus de largeur aux tranchées des écluſes qui doivent être arquées, qu'à celles qui peuvent être faites en ligne droite. A quelques toiſes plus bas, & près la fin du bois qui eſt ſur la rive droite, il faudra déblayer par la raiſon que nous venons d'articuler, trois toiſes cubes du rocher qui eſt à la rive gauche.

Un peu avant le hameau de Rocuange, on déblaiera trois toiſes cubes de rochers au Levant, d'un gros cube formant iſlot vers le milieu du courant.

Art. XLVIII.

Canal à ouvrir pour placer la ſeptieme écluſe près de Rocuange.

La tranchée dont il s'agit ſera faite ſur une petite piece de terre au bas des maiſons de Rocuange, & apparenant à Madame de Montmort, elle aura ſoixante-quinze toiſes de longueur, dont trente-quatre en amont de l'emplacement de l'écluſe; le ſurplus ſera fait conformément à l'art. IV.

L'indemnité qui ſera due à Madame de Montmort, pour les ſix-cent cinquante toiſes quarrées de terrain qui lui ſeront priſes, ſera réglée ſuivant ce qui a été ci-devant.

Art. XLIX.

Écluſe à conſtruire près de Rocuange.

Voyez le détail de la conſtruction de l'écluſe d'Orney, article v, & ſuivants. Celle-ci ſera faite de même.

Art. L.

Digue à faire au-deſſus du Canal & de l'écluſe de Rocuange.

Elle aura ſoixante-ſept toiſes de longueur en ſes deux branches, & ſera faite, ſuivant & conformément à l'art. xx. & ſuivants.

Art. LI.

Déblais & eſcarpements de rochers qui ſont à faire entre l'écluſe de Rocuange, & celle du moulin du Sas.

A quatre cents toiſes au-deſſous de Rocuange eſt un barrage formé par des rochers, dont un vers la rive droite, compoſe un iſlot; les autres rochers qui ſont détachés un peu au-deſſus & un peu au-deſſous, ſeront déblayés, & formeront enſemble deux toiſes cubes. Dans la partie du courant, qu'on appelle le *gourmandeux*, eſt un gros iſlot de rochers, qu'il ſeroit trop diſpendieux d'eſcarper; mais un peu au-deſſus, ſont deux roches qu'il faut déblayer: ils produiront enſemble un toiſe cube. A trois cents toiſes au-deſſus du moulin du Sas, & vis-à-vis un petit étang, eſt un petit rocher duquel on eſcarpera un douzaine de toiſes cubes.

Art. LII.

Canal à ouvrir pour placer la huitieme écluſe, ſur la rive oppoſée, & vis-à-vis le moulin du Sas.

Le Canal en queſtion, ſera placé au-delà de la rive occidentale de l'Arroux, ſur un pré & une piece de terre qui appartient à M. Guillemain. La partie de la tranchée en amont de l'écluſe, aura quarante toiſes de longueur: celle qui formera l'emplacement de l'écluſe, aura

quarante toiſes de longueur; celle qui formera l'emplacement de l'écluſe aura vingt-deux toiſes quatre pieds, & la derniere partie au-deſſous, aura ſoixante-deux toiſes deux pieds. L'entrée & la ſortie de ce Canal, ſera de ſix toiſes de largeur par le bas; du ſurplus ce Canal ſera ſuivant qu'il eſt expliqué à l'art. iv. en obſervant cependant que les profondeurs ſeront à peu près de ſix pouces plus conſiderables ici que pour le Canal d'Orney.

Il ſera payé une indemnité au ſieur Guillemain pour les quinze cent ſoixante toiſes quarrées de terrain qui lui ſera pris, ſuivant qu'elle ſera réglée.

Art. LIII.

Écluſe à conſtruire vis-à-vis le moulin du Sas.

Cette écluſe ſera faite comme celle d'Orney, dont le détail ſe trouve ci-devant art. v. & ſuivants.

La digue du moulin du Sas, ſervira à former le ſaut de l'écluſe en queſtion; en aucun cas elle ne pourra porter préjudice à cette digue; & ſon entretien, après l'établiſſement de la navigation, ne pourra augmenter.

Art. LIV.

Déblais à faire pour le paſſage devant Toulon-ſur-Arroux, & au-deſſous.

Depuis le moulin du Sas au pont de *Toulon-ſur-Arroux*, il y a ſept cent quatre-vingt-ſix toiſes de Riviere qui ne préſentent aucune difficulté pour la navigation, ſinon une eſpece de ſeuil qui ſe trouve à environ ſoixante toiſes en amont du pont. Ce ſeuil forme un glacis de ſoixante pieds de longueur. La pente ſur cette partie, lors de l'eau à l'eſtiage, eſt de près d'un pied; il ſeroit impoſſible de la deſcendre & de la remonter avec des bateaux chargés, lors des eaux à l'eſtiage, & très difficile de le faire avec des bateaux vuides, qui ne trouveroient que ſix pouces d'eau, & la roideur du glacis qu'on ne vainqueroit qu'à force de bœufs, au lieu de halleur. Lors des eaux abondantes, le paſſage ſeroit plus commode.

L'écluſe qui ſera conſtruite, au-deſſous de *Toulon*, comme nous le dirons bientôt, ne donnera point complétement l'aiſance dont la navigation aura beſoin, il faudra déblayer le courant dans la largeur de trente pieds, ſur cent vingt de longueur, dont ſoixante faiſant la longueur du glacis du ſeuil actuel, & ſoixante au-deſſus pour, en le doublant de longueur, réduire ſa pente à moitié. Cette fouille ſera faite à ſix pouces moyennement de profondeur. Pour couper le terrain

on fera paſſer la charrue en différents ſens, & avec des leviers de fer, dont les uns ſeront en pointes & les autres à taillants, on entamera le ſol, & on levera les pierrailles & bancs de rocquilles, qui forment le ſeuil en queſtion.

Le paſſage des bateaux par-deſſous le pont de Toulon, ſera très-facile attendu que l'arche du milieu a vingt-quatre pieds de longueur, & qu'elle eſt fort élevée. Ce pont qui eſt compoſé de treize arches plus ou moins grandes, a ſoixante-quatre toiſes cinq pieds de longueur entre les deux culées. Lors de nos opérations de Septembre 1775, les eaux étant baſſes, & à la hauteur que nous avons toujours priſe pour l'eſtiage, elles étoient à un pied au-deſſous du ſocle de la grande arche du pont de Toulon.

Vis-à-vis le village de Roziere, ſont deux têtes de rochers qu'on eſcarpera; c'eſt un objet de ſix pieds cubes pour les deux. Au-deſſous de Roziere, ſont trois petits rochers à quelque diſtance les uns des autres, près le rivage à gauche; il ſeront pareillement eſcarpés, ce qui fera pour le tout un objet d'environ vingt pieds cubes. Vis-à-vis la maiſon de qui eſt à environ deux cents toiſes à droite de l'Arroux, il y a deux petits rochers qu'on déblaiera de la Riviere; ils pourront faire quatre à cinq pieds cubes enſemble.

A deux ou trois cents toiſes, avant le port des Quatre-Vents, il y a deux bancs de rochers, qui font le plus grand obſtacle à la navigation qu'on recontre de Toulon à la Loire: cet obſtacle n'aura plus lieu au moyen de l'écluſe dont il va être queſtion.

Le port des Quatre-Vents qui eſt à trois quarts de lieue au-deſſous de Toulon, ne laiſſe pas d'être très-fréquenté, & ſouvent on y voit des dépôts conſidérables en bois de toutes eſpeces, notamment en bois refendus en mairain & peſſeaux. Les bateaux y arrivent à vuide par les baſſes eaux, & ſans les deux bancs de rochers qui ſont plus haut, ne remontroit aſſez facilement, juſqu'à Toulon.

L'écluſe dont nous allons parler, donnera le moyen de les franchir aiſément

Art. LV.

Canal à ouvrir pour placer la neuvieme écluſe ſur la rive oppoſée au hameau de Verniſy.

Le Canal en queſtion, ſera creuſé ſur la rive orientale de l'Arroux. Nous avons cru devoir la préférer le plus qu'il a été poſſible, parce qu'elle eſt mieux diſpoſée pour procurer un chemin de tirage plus commode, que l'autre berge de la riviere. Il n'y a que l'écluſe du moulin du Sas que nous ſommes obligés de placer ſur la berge occi-

dentale, attendu que le moulin ſe trouvant ſur l'autre, ſans laiſſer par derriere, une eſpece de terrain plat aſſez étendu, il n'a pas été poſſible d'y placer l'écluſe.

La partie du Canal en queſtion qui ſera en amont de l'écluſe, aura quarante-huit toiſes de longueur. Celle qui formera ſon emplacement aura vingt-deux toiſes quatre pieds, & celle au-deſſous aura quarante une toiſes deux pieds. Cette derniere partie qui ſera un peu arquée, aura ſix toiſes d'ouverture à ſon confluent dans l'Arroux. Le ſurplus de ce Canal ſera encore ſuivant ce qui a été expliqué à l'art. IV.

Cette tranchée prend ſur le pré de M. Germain de Verniſy un journal deux tiers dont il faudra l'indemniſer.

Art. LXVI.

Écluſe à conſtruire vis-à-vis le hameau de Verniſy.

Elle ſera faite comme celle d'Orney, dont on trouve le détail à l'art. V. & ſuivants.

Art. LVII.

Digue à conſtruire au-deſſus du Canal de l'écluſe de Verniſy.

Elle aura ſoixante-dix toiſes de longueur en deux branches qui formeront un angle fort aigu du côté du courant. Cette conſtruction, ſera au ſurplus conforme à ce qui a été dit aux art. XX. & ſuivants de ce devis. La branche de la digue, qui ſera du côté droit, formera avec la berge de la Riviere, une eſpace où l'eau retenue, ſera fort en repos, lorſqu'elle ſera trop baſſe pour paſſer par deſſus la digue. Cet endroit ne pourra être qu'avantageux, parce que ſi le courant charioit des ſables, ils viendroient s'amaſſer dans ce lieu de repos; par là ils n'incommoderoient point la navigation, ni le jeu des portes de l'écluſe, & ne ſerviroient qu'à augmenter la ſolidité de la branche de la digue, au-devant de laquelle ils s'amaſſeroient.

Art. LVIII.

Déblais à faire au-deſſous du hameau de Verniſy.

Un peu au-deſſous de ce hameau, eſt une tête de rochers à extirper, & qui fait une eſpace de ſix pieds cubes.

A deux cents toiſes au-deſſus de la maiſon de la forêt qui eſt à gauche, il y a quelques pierres à tirer de l'eau, équivalant à un quart

de toiſe-cube. On fera la même opération, un peu plus haut que le village de *Beſſy*, & joignant le rivage à gauche.

A quatre cents toiſes au-deſſous de Beſſy, eſt un port où l'on charge tous les ans une aſſez grande quantité de marchandiſes en toutes eſpeces de bois.

La navigation ne ſouffre aucun obſtacle delà à *Geugnon* où il y a une écluſe.

Cette écluſe eſt en maçonnerie. La retenue des eaux eſt faite par le moyen de pluſieurs portions de digues, conſtruites en bois, branchages de ſaules & gazon; le tout d'un très-grand entretien, s'y faiſant ſouvent des breches conſidérables. Les digues que nous avons propoſées ci-devant, ne ſeront point ſujettes aux mêmes inconvenients, & on peut aſſurer que dés qu'on ne craindra point les affouillements au pied des glacis du côté d'aval, qu'elles ne cauſeront que très-peu de frais d'entretien.

Dans l'état actuel du commerce, on nous a aſſuré qu'il ne paſſe, par l'écluſe de Geugnon, que quinze à dix-huit bateaux montants, & enſuite deſcendants chaque année.

Art. LIX.

Canal à ouvrir pour placer la dixieme & derniere écluſe, qu'il faudra conſtruire ſur la rive oppoſée au hameau de la Rochette.

La navigation ne ſouffrira pas la moindre difficulté au-deſſous de *Geugnon*; lorſqu'on aura conſtruit près l'embouchure de l'Arroux, dans la Loire, une écluſe vis-à-vis le hameau de la *Rochette*; la Riviere dans cette partie, étant plus enlitée, qu'aux endroits où nous avons projetté des écluſes de quatre pieds de ſaut, nous ſommes d'avis de donner cinq pieds à la hauteur de la retenue de la Rochette, au-deſſus des eaux à l'eſtiage. Ces cinq pieds ne pourront préjudicier aux héritages riverains. Les plus baſſes berges de la Riviere étant de ſept pieds au-deſſus de l'eſtiage, au moyen de quoi les eaux paſſeront ſur une épaiſſeur de deux pieds par-deſſus la digue de la Rochette, avant de pouvoir atteindre les plus bas héritages riverains; ce qui eſt très-ſuffiſant pour que le pays ne ſoit point incommodé des eaux.

La tranchée à ouvrir pour placer l'écluſe de la Rochette, aura cent vingt toiſes en amont de l'écluſe, vingt-deux toiſes quatre pieds pour ſon emplacement, & quarante-huit toiſes deux pieds du côté d'aval. Cette derniere partie, ſera un peu arquée, & aura dix-huit pieds de largeur dans le fond à ſa ſortie. La premiere ſera droite, mais l'angle de la berge du coté de *Digoin*, ſera arrondi, en enlevant un triangle mixte dont la baſe aura vingt toiſes. Ces trois fouilles ſeront faites ſuivant ce qui a été dit, art IV. ſinon que les profondeurs ſeront de

ſix pouces plus conſidérables en amont, & de dix-huit pouces en aval, à cauſe de l'augmentation de la hauteur du ſaut de l'écluſe & de la hauteur de la berge de la Riviere. Cette tranchée ſera ouverte ſur un terrain vague, ainſi il n'y aura point d'indemnité à payer.

Art. LX.

Écluſe à conſtruire vis-à-vis le hameau de la Rochette.

Le mur de chûte de cette écluſe, la porte d'aval, les revêtements, tant de chaque côté des baies de portes, qu'en retour d'équerre pour s'enfoncer dans les talus, les perreys du talus du Sas, auront un pied de plus de hauteur perpendiculaire qu'aux autres écluſes dont nous avons parlé. Cette augmentation ne change rien aux formes & autres dimenſions, preſcrites par les art. IV. & ſuivants du préſent devis.

Art. LXI.

Digue à conſtruire au-deſſus de l'écluſe & du canal de la Rochette.

Elle aura quatre-vingt-quatre toiſes de longueur, cinq pieds de hauteur au-deſſus de l'eſtiage, ce qui lui donnera la même hauteur qu'à la digue de Laiſy. Elle ſera conſtruite, ſuivant toutes les formes & dimenſions expliquées aux art. XX. & ſuivants de ce devis.

Art. LXII.

Conditions ſur les agrêts dont les Écluſiers auront beſoin.

Les Écluſiers, pour ouvrir le paſſage aux bateaux, auront beſoin de cordages & cabeſtans, de leviers & autres machines dont les Entrepreneurs des ouvrages ci-deſſus, ne ſeront point chargés. Ces équipages ſeront fournis & entretenus par ceux qui jouiront des droits à établir ſur la navigation. Ils établiront auſſi, ſuivant qu'il leur plaira, & à leurs frais, les Commis, Bureaux & Eclusiers qui ſeront néceſſaires.

Art. LXIII.

Conditions pour aſſurer la ſolidité des digues dépendantes des écluſes.

Il pourra arriver que les grandes eaux, en paſſant ſur les digues, feront au-deſſous de la chûte de leur glacis, des affouillements dans leſquels

pourroient tomber les maſſifs des digues, & par là y faire des breches conſidérables; il eſt important de prévenir cet accident. Pour cela l'Adjudicataire des ouvrages ci-deſſus, ſera tenu d'avoir auprès de chaque digue, dix toiſes cubes de Roi, de groſſes pierres bien entoiſées, & qui ſeront viſitées avant qu'il ſurvienne la premiere inondation, pendant laquelle des hommes intelligents, avec des bateaux amarrés à des cordes, feront des ſondes au bas du glacis de chaque digue, & obſerveront s'il s'y fait des affouillements; & dans ce dernier cas, & ſans attendre que le terrain ſoit bien entamé, les mêmes Ouvriers jetteront à la main les pierres qui ſeront néceſſaires aux rempliſſages des affouillements qui ſe ſeroient commencés. Il ſera important de prévenir leurs agrandiſſements qui occaſionneroient une trop grande perte de pierres pour les remplir. Cet article d'ouvrage ſera payé à part, ſuivant qu'il ſera expliqué au procès verbal de la délivrance.

Toutes les digues des écluſes, ne ſeront pas conſtruites dans une même année; celles dont la ſolidité aura été aſſurée, ſans y employer les dix toiſes cubes ſuſdites, laiſſeront des reſtes de cet approviſionnement, qui ſeront conſtatés par les viſites, & enſuite tranſportés en bateaux, aux écluſes nouvellement faites, & qui n'auront point encore eſſuyé l'épreuve d'une premiere inondation. Avec ces reſtes & de nouvelles pierres qu'on apportera, on complétera à chaque digue, les dix toiſes d'approviſionnement, qu'il nous paroît prudent d'avoir prêts à jetter dans les fouilles dangereuſes que les grandes eaux pourroient faire.

Cet article pourra être ſujet à des diminutions ou à des augmentations, ce qui ſera réglé, lors de la reception des ouvrages. Cet objet ſera très-petit en comparaiſon du prix général des ouvrages.

Art. LXIV.

Indemnités qui ſeront à la charge de l'Entrepreneur.

Les Particuliers dans les fonds deſquels on prendra les terrains néceſſaires aux emplacements des écluſes, & des canaux ſur leſquels elles ſeront conſtruites, ſeront indemniſés ſuivant ce qui a été dit en pluſieurs endroits de ce devis; & ces indemnités ſeront à la charge de l'Entrepreneur, à moins qu'il n'en ſoit autrement ordonné par le procès verbal de la délivrance.

Il n'y a que les terrains des Communautés pour leſquels on eſpere ne point payer d'indemnités.

Art. LXV.

Autres indemnités qui ſeront à la charge de l'Entrepreneur.

Les chaumages des moulins ſeront aux frais de l'Entrepreneur, qui ſera le maître de ſe les rendre le moins onéreux qu'il pourra, en uſant de toutes les précautions que ſon induſtrie pourra lui fournir & ſur tout en employant un grand nombre d'Ouvriers, pour que les ouvrages à faire au-deſſous du niveau des eaux, ſoient faits avec la plus grande diligence; ce qui diminuera auſſi conſidérablement les frais des épuiſements qui regarderont entiérement l'Entrepreneur.

Il ſera tenu de payer les dégâts qu'il pourra faire par ſes voitures, équipages, dépôts & ouvriers, ſur les héritages des Particuliers, en y ouvrant des carrieres, ou en y pratiquant des paſſages, des atteliers, des baraques, &c.

Art. LXVI.

Baliſage.

En différents endroits de la Riviere, il faudra placer des pieux ou baliſes, dont la hauteur excédera celles des hautes eaux navigables, & qui ſerviront à diriger la navigation aux endroits où il ſeroit dangereux, aux bateaux de heurter contre des rochers en bancs de ſables. Ces baliſes ſeront du côté oppoſé à celui du hallage, & placées tout près du paſſage, que les bateaux devront tenir; elles auront environ dix-huit pieds de hauteur, dix pouces de groſſeur en rond, l'écorce & l'aubier étant enlevés. Elles ſeront armées d'un ſabot de douze livres, & enfoncées au mouton par tout où le battage à la ſonnette pourra ſe faire. Aux endroits où le Terrain ſera trop dur, chaque baliſe ſera établie ſur une plate-forme de trois pieces de bois de plan, de huit pieds de longueur, chacune diſpoſée en triangle équilatéral, les extrêmités à mi-bois les unes ſur les autres. La baliſe ſera établie en poteau ſur un des angles de la plate-forme; les deux autres angles recevront le pied de deux liens de huit pieds de longueur, qui butteront la baliſe, pour la retenir dans la poſition verticale. Les aſſemblages de ces pieces ſeront chevillés en fer; ſur la plate-forme on poſera des groſſes pierres qu'on rangera à la main, & qui feront une maſſe d'environ un quart de toiſe cube, qui ſera ſuffiſante pour arrêter ſolidement la baliſe dans la poſition qu'on lui aura donnée.

Ces baliſes ſeront au nombre de ſoixante en tout, depuis Autun à la Loire; elles ne ſeront miſes en place qu'après que la navigation

ſera établie & que les Patrons & Maîtres Mariniers auront fait connoître les endroits où il ſera néceſſaire de les placer, pour donner au paſſage des bateaux toute la sûreté dont il pourra avoir beſoin.

Art. LXVII.

Fournitures de l'Entrepreneur.

Tout abſolument ce qui ſera néceſſaire pour la conſtruction des ouvrages, en équipages & machines, ſolides & bien conditionnés, ſera fourni par l'Entrepreneur en quantité ſuffiſante, pour que les atteliers ſoient bien outillés & équipés, notamment en pompes à chapelets & autres pour les épuiſements. Tous ces équipages ſeront mis en ſûreté aux atteliers, comme l'Entrepreneur le jugera à propos, en conſtruiſant des baraques ou autrement; mais il ſera enlever toutes ces choſes, avant que de faire procéder à la réception des ouvrages.

Art. LXVIII.

Qualités des bois à employer aux ouvrages.

Ces bois ſeront tous de chênes venus ſur un bon fonds ſec & non marécageux; ils ſeront de droit file ſans flache ni aubier, nœuds vicieux, ni gerçure conſidérable. Ces bois ſeront au-deſſus de ceux qui ſont ordinairement dans le commerce, & approcheront des qualités exigées pour la marine du Roi.

Art. LXIX.

Façon de charpente.

Tous les aſſemblages ſeront faits avec le plus grand ſoin, à forts tenons ſolidement chevillés; & ces aſſemblages joindront exactement. Les plateaux joindront parfaitement les uns aux autres, & pour cela ils ſeront refaits, délignés, & dreſſés à la bizaigue. Tous les battages ſeront fait en armant les têtes des pilots & baliſes avec des frêtes de fer. Toutes les mains-d'œuvre ſeront faites par les meilleurs Ouvriers qu'il ſera poſſible d'avoir.

Pour la perfection des écluſes, l'Entrepreneur en fera faire un modele en petit, ſur une échelle de ſix lignes pour pied. Ce modele ſera dépoſé à l'Hôtel-de-Ville d'Autun, dans le courant de trois mois, à compter de la date de l'homologation de la délivrance. Ce modele ſera fait ſur les détails qui ſeront donnés par le ſouſſigné, & qui ſeront conformes au préſent devis, & aux deſſeins qui y ſont relatifs.

Les ouvrages ne ſeront commencés qu'après qu'ils auront été tracés par le ſouſſigné, & qu'il aura établi tous les repaires de nivellement qui ſeront néceſſaires.

Art. LXX.

Qualités des fers.

Les fers qu'on emploira, auxdits ouvrages ſeront les plus ductils, les plus liants & les moins caſſants de tous ceux connus dans l'arrondiſſement de vingt lieues. Ils ſeront en barres & barreaux droits & bien forgés des meſures ci-devant dites.

Art. LXXI.

Façon des ouvrages en fer.

Aucune des pieces de fer à employer auxdits ouvrages, ne ſera façonnnée que conformément au modele dont il a été queſtion, & aux deſſeins en grand qui ſeront fournis par le ſouſſigné. Toutes ces ferrures ſeront forgées avec tout le ſoin poſſible, pour être ſolides & bien exactement des formes & meſures convenables. Les vis ſeront taraudées avec précaution, & tous les fers en place, joindront exactement, & auront toute la propreté poſſible. En poſant tous ces fers, on ne fera au bois aucune fente, éclats ni autre dégradation.

Art. LXXII.

Enlevement des vieux matériaux & décombres.

Les ouvrages achevés, l'Entrepreneur rendra toutes places nettes par l'enlevement des vieux matériaux, décombres & équipages. Les fouilles qu'il pourra faire faire, ſoit pour détourner les eaux des atteliers ou autrement, ſeront remplies & égaliſées, de maniere que l'Entrepreneur réparera tous les dégâts qu'il pourra faire, & laiſſera toutes choſes en bon état.

Art. LXXIII.

Certificats pour l'obtention des paiements de l'Entrepreneur.

Il ne touchera aucun paiement que ſur les certificats du ſouſſigné,

visé de MM. les Maire & Echevins de la Ville d'Autun. Les autres conditions pour les termes des paiements, la durée des travaux des conſtructions, le cantonnement, &c. ſeront réglés par le procès verbal.

ART. LXXIV.

Conditions ſur les changements qu'il pourra être utile de faire pendant le courant des conſtructions.

Les ouvrages ſusdits ſeront faits ſous la direction du ſouſſigné, à moins qu'il n'en ſoit autrement ordonné; & il pourra faire faire les petits changements, qui ſans changer les charges de l'Entrepreneur, & augmenter ſa dépenſe, augmenteront les avantages du projet. Ces changements qui, ne porteront que ſur de petits objets de détails, ſeront ordonnés ſur ſes écrits communiqués à MM. les Officiers Municipaux d'Autun, & homologués par Monſieur l'Intendant.

Clos & arrêté à Dijon, par nous Sous-Ingénieur des Etats Généraux de Bourgogne, le dix Mai mil ſept cent ſoixante-ſeize.

Signé ANTOINE.

Vu le préſent devis, les plans y relatifs de Nous viſés ce jour, enſemble l'Arrêt du Conſeil, & la Délibération des Officiers Municipaux d'Autun; la requête à Nous préſentée, par lesdits Officiers Municipaux, tendante à ce qu'il nous plût ordonner, l'adjudication des ouvrages mentionnés audit devis, Notre Ordonnance de ce jour ſur ladite requête, portant nomination du ſieur de Lagoutte, notre Subdélégué à Autun, pour procéder à ladite adjudication.

Nous, Intendant en Bourgogne, Breſſe, Bugey & Gex, avons homologué & homologuons le préſent devis, pour être bien & duement exécuté, ſelon ſa forme & teneur, & conformément aux charges & clauſes y exprimées & aux conditions particulieres par Nous arrêtées ce jour.

FAIT le trente-un Octobre mil ſept cent ſoixante-dix-neuf.

Signé DUPLEIX.

A AUTUN, chez P. Ph. DEJUSSIEU, Imprimeur de Mgr. l'Évêque 1780.

TOISÉ

ET DETAIL ESTIMATIF

Des Ouvrages à faire à la Riviere d'Arroux, pour la rendre navigable depuis Autun juſqu'à la Loire.

ARTICLE PREMIER.

Chauſſée à conſtruire ſur le bord méridional de l'Arroux, pour communiquer du Pont d'Arroux à celui de Saint-Andoche, & deſſervir le Port d'Autun.

SEpt cent vingt-quatre toiſes de terrein à acquérir des héritiers du ſieur Carmentran, conſiſtant en une petite maiſon, une cour, un petit bâtiment d'aiſance, un jardin & une piece de terre, le tout eſtimé dix-huit cents livres, ci . . . 1800 *l. ſ. d.*

Quatre cent quatre-vingt-quatre toiſes quarrées de terrain en terre à cheneviere, faiſant un peu plus d'un demi-journal, à acquérir de M. Michel, eſtimé 250

Quatre mille cent cinq toiſes quarrées de terrain, qui valent quatre journaux & demi en terre labourable, appartenant à M. de Millery, à acquérir, eſtimé 900

Sept cent vingt-ſix toiſes de terrain, tant en jardin qu'en terre labourable, appartenant au ſieur Machureau, à acquérir, eſtimé 300

		toiſes. p. p.		
Longueur enſemble des deux rampes qui feront les deux extrêmités de la chauſſée . .	80 *t. p. p.*			
Hauteur moyenne du remblais à rapporter,	4	302	2	
Largeur, . . .	5 4			
Longueur de la partie de la chauſſée qui ſera faite en déblayant, ...	150 *t. p. p.*	133	2	
Largeur, . . .	5 2			
Hauteur moyenne à déblayer, . . .	1			
Enſemble, ...		435	4	

3250 *l. ſ. d.*

D'autre part, ... 3250 *l.* *s.* *d.*

A quatre livres, ... 1742 13 4

L'empierrement de la même chaussée aura de longueur, . . . 360 *t.* *p.* *p.* — *toises.* *p.* *p.* 450
Largeur, . . . 5
Epaisseur moyenne, 1 6

Chaque toise cube de pierre, coutera de tirage dans le vieux mur de ville, renversé en partie sur l'alignement de la chaussée, . . 8 *l.*
Voitures, ... 3
Emplois & brisements, . 5

Prix d'une toise cube, 16 *l.*

Les quatre cent cinquante toises audit prix, ... 7200

Longueur ensemble des culées du ponteau qui sera fait sous la rampe qui montera au Pont Saint-Andoche, ... 14 *t.* *p.* *p.*
Epaisseur, . . . 4
Hauteur depuis le fond de la fondation, jusqu'au niveau du cerveau de la voûte, ... 1 2 6 — 13 1 4

Longueur ensemble des quatre murs en aîles, 4 4
Hauteur réduite, . 1 2 6
Epaisseur réduite, 3 — 3 1 10

16 3 2

Longueur de la voûte, 7
Dans œuvre, . . 1
Hauteur moyenne, les reins compris, . . 2 6 — 2 5 6

Total de la maçonnerie de moilon, ... 19 2 8

A trente livres, ... 583 6 8

Le cours de socle aura de longueur, 120
Hauteur, . . 2 — 240

12776 *l.* *s.* *d.*

			L.	S.	D.
D'autre part, ...	240 *p.* *p.*	12776 *l.* *s.* *d.*			
Les quatre murs en aîles auront ensemble de longueur, . .	32 *p.* *p.*	80			
Hauteur moyenne,	2 6				
Longueur ensemble des deux faces du pont, ...	2	5			
Hauteur moyenne,	2 6				
Pieds quarrés de parrement en pierre de taille, ...	325 *p.* *p.*				
Epaisseur moyenne en queue, .	1 6				
Pieds cubes, ...	487 6				
Longueur ensemble des plaintes qui feront le couronnement des têtes, ...	17 *p.* *p.*	25 6			
Epaisseur, . .	1				
Largeur, . .	1 6				
	513 *p.* *p.*				
A trente sols, ...		769 10			
Total de la dépense à faire pour le Port d'Autun, ...		13345 *l.* 10 *s.*	13345	10	

Art. II.

Balivage & coupe des bois & arbustes qui bordent la riviere.

Environ trente neuf journaux de bois à couper compris les haies vives, à cinquante livres, ... 1950

Art. III.

Déblais à faire au-dessous du Pont Saint-Andoche d'Autun.

Longueur, . . 60 *t.* *p.* *p.*
Largeur moyenne, 12 — 120 *t.*
Hauteur moyenne, 1

A six livres, tant pour déblayer dans l'eau, que pour transporter & employer à la construction de la berge du côté du Couchant, ... 720 *l.* — 15495 10

			L.	S.
D'autre part, ...	720 *l.*	*f. d.*	1549	10
Semis en pouſſiere de foin ſur ladite berge, . .	2			
Montant de cet article, ...	722 *l.*		722	

ART. IV.

Canal à ouvrir au-deſſous d'Orney, pour y placer la premiere écluſe.

Pour le tracement du canal, de l'écluſe & de la digue d'Orney, vingt piquets à deux ſols, . .	2 *l.*	*f. d.*	
Une journée de deux Manœuvres, ...	2		
Longueur de la partie du canal qui ſera en amont de l'écluſe, ... 33 *t. p. p.*			
Largeur moyenne, 5 3	182 *t.* 2 *p.* 8 *p.*		
Profondeur, . . 1			
Longueur enſemble de la ſeconde fouille, faiſant l'emplacement de l'écluſe & de la troiſieme partie au-deſſous, . . . 52 *t. p. p.*			
Largeur moyenne, 3 4	222 2 8		
Profondeur, . . 1 1			
Enſemble, ...	495 5 4		
A quatre livres attendu que le terrain eſt pierreux, & que même on pourra rencontrer quelques parties en rochers, ...	1623 10 8		
Semis en pouſſiere de foin, ...	6		
Montant du prix du canal d'Orney, . .	1633 10 8		1633 10 8

ART. V.

Pilotage de l'écluſe d'Orney.

Chaque pilot de quinze pieds de longueur en bois d'un pied d'équarriſſage, coutera, pris dans la forêt, trente ſols le pied, ...	22 *l.* 10 *ſ.*		
Voiture à deux ſols pour chaque pied courant, produit pour les quinze pieds, ...	1 10		
Affutage, ...	3		
	24 3		17851 8

			L.	S.	I
D'autre part, ...	24 *l.* 3 *ſ.*		17851	8	
Battage, en ſuppoſant qu'une ſonnette qui coutera trente livres, par jour, battera ſix pilots dans la journée, ...	5				
Tenon & récépage, ...	10				
Equipage & faux frais, . . .	7				
Prix d'un pilot, . . .	30				
Les quarante-huit pilots audit prix, ...	1440 *l.*	*ſ. d.*			

ART. VI.

Plateaux de revêtiſſement.

Les revêtiſſements des retours ou épaulements d'Amont de la porte de chaſſe, auront enſemble de longueur, . . . 18 *p. p. l.*			
Et de hauteur réduite, ... 2 6	45 *p. p. l.*		
Longueur enſemble des revêtiſſements des bajoyers au-deſſous de la porte de chaſſe, . 20			
Hauteur, . . . 5	100		
Longueur enſemble des revêtiſſements des bajoyers, en aval de la porte de chaſſe & en amont, & en aval de la porte de mouille, ... 60			
Hauteur, . . . 7	420		
Longueur enſemble des ſix revêtiſſements des retours ou épaulements, tant d'aval de la porte de chaſſe, que d'amont & d'aval de la porte de mouille, 54			
Hauteur réduite, 3 6	189		
Enſemble, ...	754 *p. p. l.*		
A huit ſols le pied quarré en plateaux de trois pouces d'épaiſſeur, ...	301 12		
Huit montants de ſept pieds, cinquante-ſix pieds à deux ſols, ...	5 12		
	1747 *l.* 4 *ſ.*		17851 8

D'autre part, ... 1747*l.* 4*s.* } *L.* 17851 *S.* 8 *D.*

ART. VII.

Longrines.

Treize longrines de dix-ſept pieds, deux cent vingt-un pieds à vingt-deux ſols, ... 243 2 }

ART. VIII.

Chapeaux.

Seize chapeaux de douze pieds, cent quatre-vingt-douze pieds à trente-cinq ſols, ... 336 }

ART. IX.

Clefs.

Huit clefs de ſeize pieds, . . . 128 *p.* *p.*
Quatre autres de douze pieds, . 48
Enſemble, ... 176
A vingt ſols, ... 176

ART. X.

Corrois de terre glaiſe.

Longueur enſemble des corrois au-deſſous des feuils des portes, . 5 *t.* *p.* *p.*
Largeur, . . . 1 4 } 2 *t.* 6 *p.* 8 *p.*
Epaiſſeur . . . 2
Longueur enſemble des corrois derriere les revêtiſſements, ... 6 4
Hauteur, . . . 1 3 } 3 2
Epaiſſeur, . . . 2
Enſemble, ... 6 8

2502 *l.* 6 *ſ.* *d.* } 17851 8

D'autre part, ... 2502*l.* 6*ſ.* *d.* } *L.* 17851 *S.* 8 *D.*

Détail d'une toiſe cube de corrois.

Un Manœuvre mettra un jour & demi pour fouiller & charger une toiſe cube de corrois, ce qui, à dix-huit ſols par jour, revient pour une toiſe, à . . . . . 1*l.* 7*ſ.*
Tranſports, . . 3
Déchargement & foulement, . . . 2
Faux frais & équipages, ... 3
Prix d'une toiſe, 6 10
Les ſix toiſes » pieds huit pouces cubes de corrois, audit prix, ... 39 14 4

ART. XI.

Couchis des radiers.

Longueur enſemble avec la hauteur du mur de chûte, ... 42 *p.* *p.* } 714
Largeur, . . . 17
A huit ſols, ... 285 12

ART. XII.

Charpente des portes.

Deux buſcs de cinq pieds, ... 10 *p.* *p.*
Quatre heurtoirs de neuf pieds ſix pouces, 38
Enſemble, . . 48
A quinze ſols le pied, à cauſe des façons, ... 36
Longueur enſemble des couchis en plateaux qui retourneront les buſcs. 13 *p.* *p.* } 39
Largeur moyenne, 3
A dix ſols, ... 19 10

2883 *l.* 2*ſ.* 4*d.* } 17851 8

			L.	S.	D.
D'autre part, ...		2883 *l.* 2*ſ.* 4 *d.*	17851	8	
Quatre poteaux des vantaux de la porte d'Amont ou de chaſſe de huit pieds, . . .	32 *p.* *p.*				
Quatre poteaux de la porte de mouille, de dix pieds, ...	40				
Quatre ſoles de neuf pieds ſix pouces, ...	38				
Quatre têtes ou briſes de vingt pieds, ...	80				
Quatre entre-toiſes ſupérieures de neuf pieds ſix pouces, ...	38				
Enſemble, ...	228 *p.* *p.*				
A vingt-cinq ſols, à cauſe qu'il y a beaucoup de ſoins & de travail à exiger pour la main-d'œuvre, ...		285			
Quatre entre-toiſes intermédiaires de neuf pieds ſix pouces, . . .	38 *p.* *p.*				
Vingt-quatre guetterons de quatre pieds, ...	96				
Huit montant d'huiſſerie pour les vannes, de trois pieds, ...	24				
Huit couliſſes pour les mêmes vannes, de ſix pieds, ...	28				
Enſemble, ...	186 *p.* *p.*				
A vingt ſols, ...		186			
Hauteur des doubles couchis des quatre portes, . . . 10 *p.* *p.*	80				
Largeur, . . . 8					
A ſeize ſols, ...		64			
Deux fourures de cinq pieds de hauteur derriere les poteaux tourillons des portes de chaſſe, . . .	10				
Deux autres de ſix pieds derriere ceux de la porte de mouille, . .	12				
Enſemble, ...	22 *p.* *p.*				
A vingt ſols, ...		22			
Quatre plateaux pour le paſſage des gens de pied, de neuf pieds ſix pouces; trente-huit pieds à dix ſols, ...		19			
		3459 *l.* 2*ſ.* 4 *d.*	17851	8	

			L.	S.	D.
D'autre part, ...		3459 *l.* 2*ſ.* 4 *d.*	17851	8	

ART. XIII.

Sabots des pilots.

Quarante-huit ſabots peſant chacun quatorze livres, ...	672 *liv. peſant* . . .	

ART. XIV.

Croſſe des couchis.

Quatre cent ſoixante croſſes pour arrêter les couchis des radiers, cinquante-ſix pour les montants derriere les épaulements, & les fourures derriere les poteaux tourillons; cinq cent ſeize croſſes à une demi-livre de poids chacune, .	258	

ART. XV.

Boulons des clefs.

Vingt-quatre boulons de dix-huit pouces, peſant ſept livres & demie, . .	180	
Seize boulons de deux pieds trois pouces, pour les pilots groupés trois à trois, & peſant chacun onze livres, . . .	176	

ART. XVI.

Ferrements des vantaux.

Huit grands étriers de ſept pieds de longueur, .	56 *p.*	
Vingt-quatre équerres à branches de trois pieds & deux pieds, ...	120	
Vingt-quatre potences à branches, de trois pieds,	144	
Enſemble, . .	320	
	peſant 1286	3459 *l.* 2*ſ.* 4 *d.* 17851 8

			L.	S.	D.
D'autre part, . . *liv. pesant*	1286 *l.*	3459 *l.* 2 *s.* 4 *d.*	17851		8
Ces fers, à trente-six lignes de largeur, sur quatre d'épaisseur, peseront trois livres douze onces le pied courant, ce qui produira pour les trois cent vingt pieds, ...	1200				
Cent vingt-quatre clous boulons à vis du poids de deux livres, . . .	248				
Quatre frettes qui peseront chacune quatre livres, ...	16				
Deux écharpes de quinze pieds, ... 30 *p.*					
Deux autres de dix-sept, 34					
Ensemble, . . . 64 *p.*					
En fer de trente-six lignes, sur six qui peseront cinq livres dix onces le pied courant, ce qui produira pour les soixante-quatre pieds, ...	360				
Les allumelle d'acier qui revêtiront les colets des tourillons, peseront,	130				
Les quatre cercles pour les retenir,	19				
Quatre anneaux, ...	24				
Quatre crochets avec leurs pitons,	20				
Quatre roulettes avec les oreilles & boutons, ...	64				
Les quatre quarts de cercles qui serviront de paliers aux roulettes, . .	99				
Huit tirants des quatre coliers, .	186				
Seize boulons de deux livres, .	32				
Seize autres de trois livres, . .	48				
Trente pieds de crémaillere, . .	270				
Les crics, les boëtes & les manivelles, ...	80				
Les crapaudines de la porte de chasse, ...	80				
Celles de la porte de mouille, .	100				
Les pivots de la premiere porte,	30				
Ceux de la seconde, ...	36				
Les coliers de la porte de chasse,	180				
Ceux de l'autre porte, ...	200				
Les quatre charnieres des coliers,	480				
Total des poids des fers, . .	5188 *l.*	3459 *l.* 2 *s.* 4 *d.*	17851		8

			L.	S.	D.
D'autre part, . . *l. pesant*	5188 *l.*	3459 *l.* 2 *s.* 4 *d.*	17851		8
A sept sols six deniers, ...		1945 10			

ART. XVII.

Calfat & goudron.

Largeur ensemble des parements à calfatrer & goudronner, avec leurs dévelopements, . . 60 *t. p.*					
Hauteur avec développement, . . . 1 2	80 *t. p.*				
A cinq livres, ...		400			

ART. XVIII.

Pavé du sas.

Longueur, . . . 15 *t.* 4 *p.*					
Largeur, . . . 2 3	39 *t.* 1 *p.*				
A sept livres, ...		274	3	4	
Cent quatre-vingt-dix-huit pieds de garde-pavé, à dix-sept sols, ...		168	6		

ART. XIX.

Perreys du talus du sas.

Longueur ensemble, ... 31 *t.* 2 *p.*	53 *t.* 1 *p.*				
Largeur, . . . 1 4					
A dix livres, ...		531	13	4	
Il n'est pas possible de pouvoir dire au juste quelle pourra être la valeur des épuisements qu'il sera indispensable de faire pendant une partie du temps qui sera employé à la construction de ladite écluse; mais on peut la porter par apperçu, en y comprenant les chaumages, à sept cent liv. ci		700			
TOTAL de la dépense à faire pour la construction de l'écluse d'Orney, .		7478 *l.* 15 *s.* *d.*			7478 15
					25329 15 8

	L.
D'autre part, ...	25329 15

ART. XX.

Pilotage de la digue d'Orney.

Chaque pilot de dix pieds, à quinze sols le pied pris au bois, ...	7 *l.* 10 *s.*		
Voiture, ...	10		
Affutage & frillement de la pointe, ...	4		
Battage, ...	3		
Recépage & tenon, . . .	6		
Equipages & faux frais, . .	5		
Prix d'un pilot, . . .	11 *l.* 15 *s.*		
Quarante trois pilots audit prix, ...		505	5

ART. XXI.

Chapeaux.

Deux cents cinquante-deux pieds à vingt sols,	252	

ART. XXII.

Premier cours de longrines.

Deux cent cinquante-deux pieds à 16 sols,	201	12

ART. XXIII.

Traversines.

Quarante-trois traversines de dix-huit pieds ; sept cent soixante & quatorze pieds, à seize sols, ...	619	4

ART. XXIV.

Second rang de longrines.

Comme le premier, ...	201	12	
	1779 *l.* 13 *s.* *d.*		25329 15 8

		L.	S.	D.
D'autre part, ...	1779 *l.* 13 *s.* *d.*	25329	15	8

ART. XXV.

Formation du massif de la digue.

Longueur, . . .	42 *t.* *p.*		
Largeur à la baye,	3 2	70 *t.*	
Hauteur moyenne,	3		
A sept livres, ...		490	

ART. XXVI.

Perrey du glassis.

Longueur, . . .	42 *t.* *p.*		
Largeur, . . .	3	126 *t.*	
A dix livres, ...		1260	
TOTAL de la dépense à faire pour la construction de la digue d'Orney, .	3529 *l.* 13 *s.* *d.*		3529 13

ART. XXVII.

Déblais & escarpements de rochers à faire entre Orney & Laisy.

Tous ces déblais, suivant qu'ils sont détaillés, montent ensemble à huit toises trois quarts de rochers à escarper, ou l'équivalent en autres déblais à quinze livres la toise cube, à cause des bateaux qu'il faudra, & du travail qu'il y aura à faire pour retirer de l'eau les portions qui s'y trouvent, & celles qui y tomberont, en faisant les escarpements, ...	131	5

ART. XXVIII.

Canal à ouvrir au-dessous de Laisy, pour y placer la seconde écluse.

Pour le tracement du canal, comme ci-devant, art. IV.	4 *l.*	*s.*	*d.*	28990	13 8

				L.	S.	D.
D'autre part, ...			4 *l.* *s.* *d.*	28990	13	8
Longueur de la partie du canal qui ſera en amont de l'écluſe, ...	24 *t.* *p.*					
Largeur moyenne,	4	4	132 *t.* *p.*			
Profondeur, . .	1					
Longueur enſemble des deux autres parties du même canal, . .	52					
Largeur moyenne,	3	4	286			
Profondeur, . .	1	3				
Enſemble, ...			418			
A quatre livres, ...			1672			
Semis en pouſſiere de foin, ...			6			
MONTANT de la dépenſe du canal de Laiſy, ...			1682 *l.* *s.* *d.*	1682		

ART. XXIX.

Écluſe à conſtruire au-deſſous de Laiſy.

D'abord, le même prix que pour celle d'Orney,			7478 *l.* 15 *s.* *d.*			
Et enſuite les augmentations qui ſuivent pour raiſon des deux pieds de hauteur que l'écluſe en queſtion aura de plus que celle d'Orney.						
Deux pieds de plus à la longueur de quarante-huit pilots, produiſent quatre-vingt-ſeize pieds; à quarante ſols, ...			192			
Cent cinquante-deux pieds de longueur de revêtement en plateaux, ſur deux pieds de hauteur de ſur-exhauſſement, trois cent quatre pieds; à huit ſols, ...			121 12			
Deux pieds de plus de hauteur à chacun des huit montants, ſeize pieds; à deux ſols, . . .			1 12			
Longueur enſemble des corrois derriere les quatre revêtiſſements des bayes des portes,	6 *t.*	4 *p.*				
Epaiſſeur, . . .	2		4 *t.* 2 *p.* 8 *p.*			
Sur-exhauſſement,	2					
A ſix livres dix ſols, ...			29 12 2			
			7823 *l.* 11 *s.* 2 *d.*	30672	13	8

				L.	S.	D.
D'autre part, ...			7823 *l.* 11 *s.* 2 *d.*	30672	13	8
Augmentation des huit poteaux des portes; ſeize pieds, à vingt-cinq ſols, ...			20			
Augmentations des guetterons; vingt-quatre pieds, à vingt ſols, ...			24			
Soixante-quatre pieds quarrés d'augmentations des couchis, à ſeize ſols, ...			51 4			
Huit pieds d'augmentations aux fourures derriere les plateaux tourillons, à vingt ſols, .			8			
Deux entretoiſes de plus, de neuf pieds ſix pouces; dix-neuf pieds à vingt-cinq ſols, . .			23 15			
Dix pieds d'augmentations à la longueur des écharpes en fer, à cinq livres dix onces, ſix pieds, peſeront, ...			56 *l.* 12 *on.*			
Huit pieds d'augmentations à la longueur des crémailleres, à neuf livres le pied, . . .			72			
Enſemble, ...			128 12			
A ſept ſols ſix deniers, ...			48 7			
Dix toiſes d'augmentations de calfat & goudron à cinq livres, ...			50			
Longueur enſemble des talus du ſas à percer, .	31 *t.*	2 *p.* *p.*				
Augmentations de la hauteur meſurée ſuivant l'inclinaiſon des talus,	3	4	19 *t.* 11 *p.*			
A dix livres, ...			190 13			
TOTAL de la dépenſe de l'écluſe de Laiſy, ...			8239 10 2	8239	10	2

ART. XXX.

Digue à conſtruire au-deſſous de Laiſy.

La digue d'Orney, ſuivant le détail ci-devant, revient pour chaque toiſe courante, à			84 *l.* 5 *s.* 6 *d.*			
A quoi il faut ajouter, pour les deux pieds de haureur de plus qu'aura la digue de Laiſy, deux pieds de pilots à quinze ſols, ...			1 10			
			85 *l.* 15 *s.* 6 *d.*	38912	3	10

				L.	S.	D.
D'autre part, ...			85 *l.* 15 *s.* 6 *d.*	38912	3	10
Hauteur réduite de l'augmentation du massif, .	*t.* 1	*p.* *p.*				
Largeur à la base du même massif, .	4		4 *t.*			
Sur une toise de longueur, . . .	1					
A sept livres, ...			5 13 4			
Prix d'une toise de la digue de Laisy, . .			91 8 10			
Les soixante-deux toises que ladite digue aura de longueur, audit prix, reviendront à				5669	5	10

ART. XXXI.

Déblais & escarpements de rochers à faire entre l'écluse de Laisy & celle qui sera faite près Chazeu.

Ces déblais, suivant qu'ils sont portés au devis, montent à environ quatre-vingt-une toises cube, à quinze livres, ...				1215		

ART. XXXII.

Canal à ouvrir au-dessous de Chazeu, pour placer la troisieme écluse.

Pour les piquets & la main-d'œuvre du traçement du canal, ...			4 *l.* *s.* *d.*			
Longueur de la partie du canal qui sera en amont de l'écluse, . . .	53 *t.*	*p.* *p.*				
Largeur moyenne, ...	5		265 *t.* *p.*			
Profondeur, . .	1					
Longueur ensemble des deux autres parties du même canal, . .	67 *t.*	*p.* *p.*				
Largeur moyenne, ...	3	4	155 4			
Profondeur, . .	1	1				
			420 *t.* 4 *p.*			
A quatre livres, ...			1682 13 8			
Semis en poussiere de foin, ...			6			
			1692 *l.* 13 *s.* 8 *d.*	45796	9	8

			L.	S.	D.
D'autre part, ...	1692 *l.* 13 *s.* 8 *d.*		45796	9	8
MONTANT de la dépense à faire pour le canal de Chazeu, ...	1692 *l.* 13 *s.* 8 *d.*		1692	13	8

ART. XXXIII.

Écluse à construire au-dessous de Chazeu.

Comme pour l'écluse d'Orney, dont le détail ci-devant monte à la somme de				7478	15	

ART. XXXIV.

Digue à construire au-dessous de Chazeu.

Les différentes parties de cette digue auront ensemble cinquante-huit toises, à quatre-vingt-quatre liv. cinq sols six deniers, . . .				4887	19	

ART. XXXV.

Déblais & escarpements de rochers qui sont à faire de l'Écluse de Chazeu à celle d'Étang.

Les déblais de cette partie montent à treize toises un quart; à quinze livres, ...				198	15	

ART. XXXVI.

Canal à ouvrir au-dessous d'Étang pour placer la quatrieme écluse.

Tracements & piquets, ...			4 *l.* *s.* *d.*			
Longueur de la partie du canal qui sera en amont de l'écluse, ...	103 *t.*	*p.* *p.*				
Largeur moyenne,	5	3	566 *t.* 3 *p.* *p.*			
Profondeur, . .	1					
Longueur ensemble des deux autres parties du même canal, ...	47 *t.*	*p.* *p.*				
Largeur moyenne,	3	4	201 4			
Profondeur, . .	1	1				
			767 3 4			
A quatre livres, ...			3070 9			
			3074 *l.* 9 *s.* *d.*	60054	12	4

			L.	S.	D.
D'autre part, ...			3074	9	8
Semis en pouſſiere de foin, ...					
Pour un journal de terre & vingt-quatre perches à prendre au champ des Roux, appartenant à la Seigneurie d'Etang, à raiſon de cinquante livres le journal			53	6	8
Et pour deux journaux & un demi quart à prendre au ſieur Lhomme, à cent livres, . .			212	10	
MONTANT de la dépenſe à faire pour le canal d'Etang, ...			3348	5	8
			3348	5	8

ART. XXXVII.

Écluſe à conſtruire au-deſſous d'Étang.

Comme pour la précédente, la ſomme de					7478 15

ART. XXXVIII.

Digue à faire au-deſſus de l'écluſe d'Étang.

Les différentes parties de cette digue auront enſemble cent toiſes de longueur, à quatre-vingt-quatre livres cinq ſols ſix deniers, comme aux trois autres digues ci-devant mentionnées, ...					8427 10

ART. XXXIX.

Déblais, eſcarpements de rochers & digues à faire entre l'écluſe d'Étang & celle de Charbonnas.

Les déblais de cette partie montent à ſoixante-trois toiſes à quinze livres, ... 945 *l.* *ſ.* *d.*

Longueur de la digue, vis-à-vis le hameau de Riviere, ...	13 *t.*	*p.*	*p.*				
Largeur, . . .	3			16 *t.*	1	6	
Hauteur moyenne,	2	6					
Longueur enſemble des deux digues qui ſeront faites entre les iſles de St. Nizier, ...	10 *t.*	*p.*	*p.*				
Largeur, . . .	3			12	3		
Hauteur moyenne,	2	6					
Enſemble, ...				28	4	6	945 *l.* *ſ.* *d.* 79309 3

			L.	S.	D.
D'autre part, ...	945 *l.*	*ſ.* *d.*	79309	3	
A dix livres, à cauſe de l'eſpece de pavé qui formera le deſſus de ces digues, ...	287	10			
Montant de cet article, ...	1232	10	1232	10	

ART. XL.

Canal ou tranchée à ouvrir au-deſſous de Charbonnas, pour placer la cinquieme écluſe.

Piquets & tracements, ...			4 *l.*	*ſ.*	*d.*
Longueur de la partie de cette tranchée qui ſera ouverte en amont de l'écluſe, ... 62 *t.* *p.* *p.*	290	3 4			
Largeur moyenne, 5					
Profondeur, . . . 1					
Longueur de la partie d'aval, & de celle de l'emplacement de l'écluſe, . 44 *t.* *p.* *p.*	220				
Largeur moyenne, 5					
Profondeur, . . . 1					
Enſemble, ...	510	3 4			
A quatre livres, ...			2042	4	5
Semis en pouſſiere de foin, ...			6		
Pour les quatre journaux de terrain qu'on prendra au ſieur . . . . à raiſon de cent livres le journal, ...			400		
MONTANT de la dépenſe à faire pour le canal de Charbonnas, ...			2452 *l.*	4 *ſ.*	5 *d.*
			2452	4	5

ART. XLI.

Écluſe à conſtruire au-deſſus de Charbonnas.

Comme aux précédentes, ...					7478 15

ART. XLII.

Digue de Charbonnas.

Elle aura cinquante toiſes à quatre-vingt-quatre livres cinq ſols ſix deniers, ...					4213 15
					94686 7 5

	L.	S.	D.
D'autre part, ...	94686	7	5

ART. XLIII.

Déblais & escarpements de rochers entre Charbonnas & la Boulaye.

Soixante-une toises à escarper, tant à la mine qu'autrement, à quinze livres, ...		915

ART. XLIV.

Canal à ouvrir pour placer la sixieme Écluse près la Boulaye.

Piquets & tracements, ...		4 *l.*	*s.*	*d.*
Longueur de la partie de cette tranchée qui sera en amont de l'écluse, . 48 *t. p. p.*	240 *t. p.*			
Largeur moyenne, 5				
Profondeur, . . 1				
Longueur de la partie d'aval, & de celle de l'emplacement de l'écluse, . . 32 *t. p. p.*	226 5			
Largeur moyenne, 5 2				
Profondeur, . . 1 2				
Ensemble, ...	466 5			
A quatre livres, ...		1867	10	
Semis en poussiere de foin, ...		6		
Indemnité à accorder à Madame de Montmort pour mille toises quarrées de terrain que ledit canal lui prendra, ...		100		
MONTANT de la dépense du canal de la Boulaye, ...		1977	10	1977 10

ART. XLV.

Écluse près la Boulaye.

Comme aux précédentes, ...		7478 15

ART. XLVI.

Digue de la Boulaye.

Elle aura soixante toises de longueur à quatre-vingt-quatre livres cinq sols six deniers.	5056	10
	110114	2 5

	L.	S.	D.
D'autre part, ...	110114	2	5

ART. XLVII.

Déblais & escarpements de rochers entre la Boulaye & Rocuange.

Dix-neuf toises un quart à quinze livres, ...		288 15

ART. XLVIII.

Canal à ouvrir pour placer la septieme Écluse près Rocuange.

Piquets & tracements, ...		4 *l.*	*s.*	*d.*
Longueur de la partie du canal en amont de l'écluse, 34 *t. p. p.*	170 *t. p.*			
L'argeur moyenne, 5				
Profondeur, . . 1				
Longueur de la partie d'aval & de l'emplacement de ladite écluse, . . 41 *t. p. p.*	291 3			
Largeur moyenne, 5 2				
Profondeur, . . 1 2				
Ensemble, ...	461 3			
A quatre livres, ...		1846		
Semis en poussiere de foin, ...		6		
Indemnité à accorder à Madame de Montmort pour six cent cinquante toises quarrées de terrain que ledit canal lui prendra, ...		60		
MONTANT de la dépense du canal de Rocuange, ...		1916		1916

ART. XLIX.

Ecluse de Rocuange.

Comme aux précédentes, ...		7478 15

ART. L.

Digue de Rocuange.

Elle aura soixante-sept toises de longueur, à quatre-vingt-quatre livres cinq sols six deniers, ...	5646	8 6
	125444	11

	L.	S.	D.
Dautre part, ...	125444	11	

Art. LI.

Déblais & escarpements de Rochers entre Rocuange & le Moulin du Sas.

Trois toises & un douzieme à quinze livres, ...		46	5

Art. LII.

Canal à ouvrir pour placer la huitieme Écluse sur la rive opposée vis-à vis le Moulin du Sas.

Piquets & tracements, ...		4 *l.*	*s.*	*d.*
Longueur de la partie de la tranchée qui sera en amont de l'écluse, . 40 *t.* *p.* *p.* Largeur moyenne, 5 1 6 Profondeur, . . 1	210			
Longueur de la partie qui contiendra l'écluse, & de celle qui sera à la suite du côté d'aval, . . 85 *t.* *p.* *p.* Largeur moyenne, 5 3 Profondeur, . . 1 1	459 5			
Ensemble, ...	669 5			
A quatre livres, ...		2679	10	
Semis en poussiere de foin, ...		6		
Pour les quinze cent soixante toises quarrées de terrain qui sera pris au sieur Guillemain, cent cinquante livres, ...		150		
Montant de la dépense à faire pour le canal du moulin du Sas, . . .		2839	10	2839 10

Art. LIII.

Écluse vis-à-vis le Moulin du Sas.

Comme les précédentes, ...	7478	15	
	135808	10	11

	L.	S.	D.
D'autre part, ...	135808	10	11

Art. LIV.

Deblais à faire pour le passage devant Toulon-sur-Arroux & au-dessous.

Longueur du déblais à faire à l'espece de seuil qui est au-dessus du pont de Toulon, . . . 20 *t.* *p.* *p.* Largeur, ... 5 Profondeur moyenne, ... 6	8 2			
Au-dessous de Toulon un sixieme de toise cube, ...	1			
Ensemble, ...	8 3			
A quinze livres, ...				127 10

Art. LV.

Canal à ouvrir pour la neuvieme Écluse sur la rive opposée au Hameau de Vernisy.

Piquets & tracements, ...		4 *l.*	*s.*	*d.*
Longueur des parties de la tranchée qui sera en amont de l'écluse, . 48 *t.* *p.* *p.* Largeur moyenne, 3 4 Profondeur, . . 1	176 3 8			
Longueur de la partie de cette tranchée qui contiendra l'écluse, & de celle qui sera au-dessous, 64 *t.* *p.* *p.* Largeur moyenne, 5 3 Profondeur, . . 1 1	410 4			
Ensemble, ...	587 1 8			
A quatre livres, ...		2349		
Semis en poussiere de foin, ...		6		
Pour un journal deux tiers de pré qu'on prendra au sieur Germain, à raison de deux cent quarante livres le journal, ...		400		
Montant du canal de Vernisy, . .		2759		2759
				138695 11

	L.	S.	D.
D'autre part, ...	138695		11

ART. LVI.

Écluse de Vernisy.

Comme les précédentes, ... 7478 15

ART. LVII.

Digue à construire à Vernisy.

Elle aura soixante-dix toises de longueur, à quatre-vingt-quatre livres cinq sols six deniers, comme les précédentes, ... 5899 5

ART. LVIII.

Déblais à faire au-dessous du Hameau de Vernisy.

Environ deux tiers de toise cube, à quinze livres, ... 10

ART. LIX.

Canal à ouvrir pour placer la dixieme & derniere Écluse sur la rive opposée au Hameau de la Rochette.

Piquets & frais des Manœuvres & du traſſement, ... 4 *l.* *s.* *d.*

Longueur de la partie de la tranchée en amont de l'écluse, ...	120 *t.* *p.* *p.*			
Largeur moyenne,	3 4	513	2	
Profondeur, . .	1 1			
Longueur du triangle mixte en amont du côté de Digoin qu'il faudra enlever, ...	20 *t.* *p.* *p.*			
Hauteur réduite du triangle, ...	2	46	4	
Profondeur, . .	1 1			
		559	6	4

	L.	S.	D.
	152083		11

				L.	S.	D.
D'autre part, ...	559 *t.* 6 *p.* *p.*		4 *l.* *s.* *d.*	152083		11
Longueur de la partie qui contiendra l'écluse, & de celle qui sera à la suite, 71 *t.* *p.* *p.*	536	2 8				
Largeur moyenne, 5 4						
Profondeur, . . 1 2						
Ensemble, ...	1096	2 8				
A quatre livres, ...			4386 4			
MONTANT de la dépense du canal de l'écluse de la Rochette, ...			4390 4			4390 4

ART. LX.

Écluse à construire vis-à-vis le Hameau de la Rochette.

D'abord, le même prix que pour les précédentes, ...		7478 *l.* 15 *s.* *d.*	
Et ensuite les augmentations qui suivent, pour raison d'un pied de hauteur que l'écluse en question aura de plus que celles ci-devant mentionnées.			
Un pied de plus à la longueur des quarante-huit pilots, produisant quarante-huit pieds, à quarante sols, ...		96	
Cent cinquante-deux pieds de longueur de revêtissements en plateaux, sur un pied de hauteur de sur-exhaussement à huit sols le pied,		60 16	
Un pied de plus de hauteur à chacun des huit montants, de huit pieds à deux sols, . .		16	
Longueur ensemble des corrois derriere les quatre revêtissements des bayes des portes, . . . 6 *t.* 4 *p.* *p.*	2 1 4		
Epaisseur, . . . 2			
Sur-exhaussement, 1			
A six livres dix sols, ...		14 6 8	
Augmentations des huit poteaux des portes, huit pieds à vingt-cinq sols, ...		10	
Augmentations des six pouces sur chacun des vingt guetterons; douze pieds à vingt sols,		12	
Trente deux pieds quarrés d'augmentations au double couchis des portes à seize sols, .		25 12	
		7698 *l.* 5 *s.* 8 *d.*	

	156473 4	11

			L.	S.
D'autre part, ...	7698 l.	5 s. 8 d.	156473	4
Quatre pieds d'augmentations aux fourures derriere les poteaux tourillons, à vingt sols,	4			
Cinq pieds d'augmentation à la longueur des quatre échapes à cinq livres dix onces le pied, peseront, . .	l. pes. onces. 28 6			
Quatre pieds d'augmentation à la longueur des crémaillieres, à neuf livres le pied, ...	36			
Ensemble, .	64 l. 6 o.			
A sept sols six deniers, ...	24	3 9		
Cinq livres d'augmentation de calfat & de goudron, à cinq livres, ...	25			
Longueur ensemble des talus du sas à percer, . . .	31 t. 2 p. p.			
Augmentation de la hauteur mesurée, suivant l'inclinaison des talus, . . .	8 4 2 / 1 8			
A dix livres, ...	86	18 10		
TOTAL de la dépense de l'écluse de la Rochette, ...	7838 l.	8 s. 3 d.	7838	8

ART. LXI.

Digue à construire au dessus de l'Écluse de la Rochette.

Elle aura quatre-vingt-quatre toises de longueur, à quatre-vingt-onze livres huit sols dix deniers, comme celle de Laisy, art. xxx. 7681 2

ART. LXII.

Conditions sur les agrets dont les Éclusiers auront besoin.

Cet article du devis ne fait rien à l'estimation des ouvrages dont il est purement ici question.

171992 15 2

	L.	S.	D.
D'autre part, ...	171992	15	2

ART. LXIII.

Conditions pour assurer la solidité des digues dépendantes des Écluses.

Auprès de chacun des neuf grandes digues dépendantes des écluses, on approvisionnera dix toises cubes de pierres qui seront employées, s'il est nécessaire, pendant les premieres crues d'eau, pour prévenir les affouillements, ce qui fera quatre-vingt-dix toises cubes qui couteront chacune pour tirage à la carriere, sept livres; pour voiture, dix livres; & pour emplois, sept livres; ce qui produit, 2160

Cet article pourra diminuer ou augmenter, & lors de la réception de la derniere année d'entretien, il fera diminution ou augmentation proportionnellement au plus ou moins de toises de pierres qu'on aura employées.

ART. LXIV.

Des indemnités.

Celles qui seront dues aux particuliers sur les fonds desquels seront placés les canaux & écluses, seront indemnisés par l'Entrepreneur, & nous en avons porté les estimations ci-devant.

Les chaumages des moulins & degâts que l'Entrepreneur fera pour ouvrir des carrieres, pour pratiquer des chemins, pour faire des dépôts, établir des atteliers, élever des baraques & autres de cette espece, feront à la charge des Entrepreneurs qui indemniseront les Particuliers ou Communautés, soit de gré à gré, ou à dire d'Experts; on ne peut faire une estimation juste de cet objet, que nous porterons par apperçu à la somme de 3000

ART. LXV.

Balisage.

Soixante balises à cinquante livres chacune, soit celle qui seront ferrées & battues au mouton, soit celles qui seront établies sur plateforme d'assemblages, avec liens, débutées par derriere, & empattements en grosses pierres posées à sec, ... 3000

180152 15 2

	L.	S.	D.
D'autre part, ...	180152	15	2
MONTANT de la dépense à faire par l'Entrepreneur qui se chargera desdites conſtructions, ...	180152	15	2
Dixieme pour ſon bénéfice, ...	18015	5	6
TOTAL GÉNÉRAL de l'eſtimation de tous les ouvrages néceſſaires pour rendre la riviere d'Arroux navigable depuis Autun à la Loire, la ſomme de	198168		8

CALCULÉ à Dijon, par Nous Sous-ingénieur des États de Bourgogne, ce dix Mai mil ſet cent ſoixante-ſeize, Signé *ANTOINE.*

A AUTUN, Chez P. P. DEJUSSIEU, Imprimeur de Mgr. l'Évêque, 1780.

Spéculation

Sur les revenus que pourra produire la navigation de la Riviere d'Arroux depuis autun à la loire, et sur les dépenses à faire pour parvenir à son établissement par le moyen de l'éxécution des devis et plans de 10. mai 1776.

§. 1.

Vins.

il s'embarque à Digoin année commune 28000. pieces de vin cependant ce port est à quatorze lieues d'éloignement des vignobles de chalon, tournus, givri et macon, et celui d'autun pourroit donc recevoir une plus grande quantité de vins, puis qu'il touche des vignobles infiniment plus considérables que ceux compris dans la distance des quatorze lieues de digoin. il est certain que si la navigation sur l'arroux pouvoit être franche de tous droits, qu'il se feroit à autun un commerce de plus de 40,000 pieces de vin, mais à cause des droits, à cause aussi que les vignobles n'auront pas pendant quelques années l'abondance de vins au pour projetté et encore parceque l'agriculture des vignobles du beaunois ne seront pas d'abord portés à donner un fort excédant, à celui dont nous supposerons qu'on ne chargera à autun que 20,000 pieces de vin annuellement.

une piece de vin qu'on conduiroit d'autun à digoin pour pour couteroit 6l. de voiture, par la raison qu'il y a 12. lieues de chemin, et que le milliers pesant de marchandises, coutant communement vingt sous, pour chaque lieue

la queue de cet qui pese un millier, conteroit dous livres pour etre voiturée d'auton à digoin par terre.

Le transport par eau ne reviendroit pas plus de 2ᵈ. 10ˢ. par tonneau, en établissant un droit de trois sols pour chacune des 10. ecluses qui sont à faire, qui prendroient trente sols pour tous droits d'auton à la loire.

un bateau chargé ordinairement 200. tonneaux qui à cinq sols par chaque, produiroient 200. livres pour les frais de voiture par eau, ce qui surement seroit suffisant. on descendra le bateau en trois jours avec quatre hommes à 5ᵗˢ. on le remontera dans quatre jours avec six hommes à 5ᵗˢ. les frais de bateau d'equipages et benefices des ancres 92ᵗ

pour descendre	36ᵗ.	200ᵗ
pour remonter	72.	
frais	92	

20,000. tonneaux qui paieront trente sols chacun produiront annuellement 30,000ᵗ. dix batteaux chargés de 200. pieces payeront chacun 300ᵗ. de droits.

§. 2.

Fers.

les fers de la forge de la motte, ceux de celle de la Cange et autres viendroient s'embarquer à auton, ceux de Venesay pourroient aussi etre y etre amenés, on croit qu'il arriveroit à auton 4000. milliers de fer par an, qui ne fait que la quantité qu'une bonne forge en fabrique pendant une année. en prenant deux livres par milliers pesant qui s'embarqueroient à auton, ou quatre sols par chaque écluse, à cause des fers qui s'embarqueroient au dessous de Ced. ville, on pourroit compter que cet article produiroit 800ˡ

quatre bateaux chargés chacun de cent milliers porteroient

Ced. quantité de fer et payeroient chacun 200ᵗ. de droits

§. 3

Charbon Fossille.

il n'y a que trois lieues et demie des mines de charbon de terre de Decize pres Epinac. il est certain que c'est compter au petit pied que de n'établir que sur 4000. milliers pesants de cette denrée, amenée au port d'auton. en prenant une livre par milliers ou deux sols par chaque écluse cet article produiroit 400ᵗ.

quatre batteaux chargés chacun de cent milliers porteroient Ced. quantité et payeroient chacun 100ˡ. de droits.

Les mines de mont-cenis et des environs fourniroient au moins 600. milliers pesans, qui s'embarqueroient à toulon et ne passeroient que par deux écluses neuves, ce qui a deux sols par écluse produiroit 120ᵗ

six batteaux porteroient cette charge et payeroient chacun 20ᵗ. de droits

§. 4.

Charbon de bois.

Six batteaux toujours chargés de cent milliers chacun ne pourroient pas suffire au transport de tout le charbon de bois, qui sera amené au port d'auton. les autres ports inférieurs pourroient ensemble charger à peu près la meme quantité. ainsi on peut regarder cet article comme pouvant fournir neuf batteaux au port d'auton que l'on pourroit faire payer, comme les fers quatre sols par écluse pour chaque milliers, ce deux livres pour toute la navigation d'auton à la loire, ce qui produiroit 1800ᵗ

chacun des Ced. Bateaux payeroit 200ᵗ. de droit.

§. 5.

bois pour la marine et pour la charpente ordinaire

les bois de cens toises pourroient fournis chaque année à la charge de quatre bateaux. comme le pied cube de bois de chesne vi absolument vert ni absolument sec pese 85ᵗᵉ. livres, les quatre bateaux à deux milliers chacun tous porteroient ensemble en 6.54. pieds cubes de bois, à trois deniers pour chaque pied cube à chaque ecluse, ce 2ᵗ. 8ˢ pour toute la route d'aubun à la loire cela donneroit 76ᵗᵉ. 5ˢ

chacun des 4. bateaux payeroit 19ᵗᵉ. 6. 3ᵈ.

Les bois pour le charonnage payeroient les mêmes droits.

§. 6.

Bois de refend, ou merrain

Le merrain pourroit fourni à trois bateaux ou équivalent à cela a dire deux à aubun et deux qui chargeroient en route et qu'on compte pour un chargé à aubun. comme le cent de merrain peut peser 450. livres, les trois bateaux tous porteroient 666. cent de merrain à un sou six deniers chaque cent à chaque ecluse ou 15ˢ pour toute la route d'aubun à la loire, cela donnera 399ᵗᵉ. 10ˢ

chacun des 3. bateaux payeroit 133ᵗᵉ. 3. 4.

§. 7.

cercles pour vignes.

Les cercles pour les vignes pourroient fournis à deux bateaux la botte, ou le paquet de cette marchandise peut peser 110. livres. les deux bateaux tous porteroient 1818. bottes à trois deniers pour chaque botte à chaque ecluse, ou deux sous six deniers pour toute la route de la loire, cela produiroit. 22ᵗᵉ. 5ˢ

chacun des 2. bateaux payeroit 11ᵗᵉ. 12ˢ. 6ᵈ. pour droit à la navigation, et toujours en supposant la charge à cent milliers.

Les Lattes pour la tuile et l'ardoise, chardeaux et autres mêmes de refente, payeroient sur le même pied

§. 8.

Boisselerie.

Les cercles à la rouelle ou meules, les petits de bois, les sabots de la dossaine pourroient fournis à la charge de deux bateaux. la meule ou la dossaine des marchandises peut peser moyennement trente livres, ainsi les deux bateaux pourroient tous porter 6666. dossaines à un denier par dossaine, pour chaque ecluse, ce dix deniers pour toute la navigation de la loire, cela donnera 277ᵗᵉ. 15ˢ.

cela pour chaque bateau 138ᵗᵉ. 17ˢ. 6ᵈ.

§. 9

bois de chauffage.

on peut compter qu'il entrera de la loire dans la loire 50. bateaux, ou radeaux de bois à brules, en buches, petits bois et même en fagots. on ne compara ces bateaux que pour 25. par an dans l'un, attendu que le plus grand nombre charge au dessous; à supposer que le moule de bois pese 1200 livres les 25. bateaux pourroit en tous porter 2083. moules à deux sous par moule par chaque ecluse, ce qui revient au même à 20 sous pour toute la navigation de la loire, cela donnera 2085ᵗᵉ. ci pour chaque bateau chargé d'environ 83. moules, 83ᵗᵉ. 6. 4. de droits.

§. 10.

Bateaux neufs.

il se peut trouver depuis aubun à dijon 600. bateaux neufs pour servir à la navigation de la loire de de Lallier, ou leur construction est beaucoup plus chere qu'elle ne le sera dans

Lárroy. il nefaut compter ces bateaux que pour 200. qui
partiroient du port d'Auxerre. il est juste de les soumettre
à un droit pour leur premier voyage, on peut sans inconvénient
le porter à 8.t pour chaque écluse, ou 40.t pour toute la route
de Lárroy, ce qui produira 800t

ce dernier droit seroit acquitté indépendamment de celui pour
denrée ou marchandises, que pourroient contenir plusieurs de
ces bateaux

§. 11.

Poissons.

on peut compter que chaque année, il entrera de Lárroy dans
la loire par les bascules ou bateaux de poissons, que nous ne
compterons que pour quatre, partant d'Auxerre. qui les
peu ou beaucoup chargés, il semble que pour n'avoir point
de discussion, on peut ne fixer qu'un seul prix pour ces
bascules, et la perte d'injustice qui résultera de ceux qui les
chargés payeront autant que ceux qui le seront peu, ou
est de si peu d'importance, qu'on peut se dispenser d'y prendre
garde. un droit de 4.t pour chaque bascule à chaque
écluse fera 40t. pour toute la navigation d'une bascule, et
pour les quatre 160t

§. 12.

autres marchandises

on pourra charger des grains de différentes espèces, des chanvres
de Lánjois et de Lauxerrois pour Orléanois et nos ports de
l'Océan, on pourra aussi y charger de laines, des cuirs, des
étoffes communes &c. pour tous ces objets sans distinction, on
pourra prendre un droit tant en montant qu'en descendant
de deux sous par milliers pesant par écluse, ou de 20 sous pour
tout le trajet, ce qui produira 100 livres pour un bateau de

cent milliers, et 800t pour les gros bateaux que les objets
de commerce pourront employer

§. 13.

Bateaux remontans.

suivant les détails ci dessus, on compte que la navigation de
l'Arroy n'occupera pas année commune 50. bateaux, il
est cependant visible à tous qui ont quelque idée du commerce
des ports avancés sur les sources de rivières, qu'il sera infiniment
plus fort, et que ce qui se rapporté ci dessus, est porté au plus
bas et sur l'état actuel de l'industrie et de l'agriculture des
pays, qui en peu d'année, après l'établissement de la navigation
ne manquera pas d'augmenter infiniment. la force pour
cette commerce se fera avec des bateaux neufs, qui ne
remonteront pas l'Arroy, cependant on peut compter que
tous les ans, on pourra voir remonter une Vingtaine de
bateaux vieux, qui remonteront à vuide, ou très peu chargés.
il convient d'imposer un droit sur le passage de ces
sortes bateaux très modéré, pour payer seulement les frais de
l'écluseur en cas de lâcher de l'eau, que perdra l'écluse pendant
le passage. on prendra 10st pour chaque bateau,
à chaque écluse ou dix pour toute la route de la loire
à Auxerre cela fera pour les 20. bateaux 200t

Total du produit des droits ci établis 38,836t.15

§. 14.

dépenses.

Pour percevoir les droits sus d. il faudra un commis à
chaque écluse et ce commis sera lui même éclusier. chacun
des commis aura par chaque année pour toutes les opérations
relatives à la navigation, pour plus de 480. heures d'ouvrages,

puis que toute la navigation ne consistera qu'en cinquante nombre de bateaux qui descendront et remonteront, pour chacun desquels il refaudra pas deux jours, pour ouvrir et fermer l'écluse, percevoir le droit, l'il n'aura été payé plus tard, vérifier l'acquit de droit et régistrer le passage sur un livre à ce destiné, ainsi pour les 80. jours de travail, qui ne font que l'équivalent de 48. jours d'occupation à deux heures par jours, on estime qu'il refaudra pas plus de 200tt. d'agages, ainsi les dix écluses à ce prix couteront 2000tt

on peut compter sur pareille somme pour tous les autres frais de la régie de la navigation, et la perception des droits, pour les envois des deniers, les frais de lettres port de lettres &c. au moyen desquels nous compterons que les droits net de la navigation seront réduits à 36,000tt de revenue annuel

§. 15.

Ventes des cours deau pour usines.

Les digues que l'on fera pour retenir les eaux, fermeront des sauts, dont il sera important de profiter pour établir des moulins et des usines de toutes espèces. les digues à faire, étant au nombre de neuf, pourront procurer aux moins neuf usines nouvelles, on vendra le droit de les établir à ceux qui en offriront le meilleur prix, en donnant la préference à ceux qui se trouveront propriétaires des emplacements, sur les quels il conviendra de les établir. si les propriétaires ne souhaitoient pas faire ces établissements, ceux qui en feront l'acquisition auront toute liberté pour acquerir l'étendue d'un journal detour pour l'emplacement de l'usine, de son bief, de ses batiments, y compris 6tt. à dire des gens nommés à l'amiable,

ou même nommés par Mr. l'intendant, l'on réserve pas impossible de trouver un autre.

La valeur d'une faut d'usine est ordinairement le prix de la digue, qui la produit. ainsi dans le cas particulier dont il s'agit, les digues construites suivant les devis du 10. may 1776. reviennent moyennement à 6335tt 7s 8d. mais comme les sauts des digues en question, auront chacun un double objet celui de la navigation d'une part et de l'autre les usines, dont nous parlons, il paroit juste que le prix de chaque saut soit payé, moitié par l'entrepris de la navigation et moitié par celui qui établira l'usine à son bénéfice, au moyen de quoi le droit de faire une usine à deux roues, avec une vanne de décharge entre deux, pourra être vendu 3267tt 14s 10d. et ce prix sera d'autant plus modéré, que le propriétaire de l'usine ne sera chargé d'aucun entretien, pour ce qui regardera la digue. on croit donc que les droits des cours d'eau seront facilement adjugés aud. prix et même au delà, ce qui sera entièrement au profit des entrepreneurs de la navigation, qui pour les neuf usines relevées dans ce moins la somme de 29 Log tt 13s 9d. /.

Balance

de la recette et de la dépense année par année.

N°. Les ouvrages compris dans le devis consistent

1°. en dix écluses à construire à Ornié, Laizy, Chazeux, étang, charbonnas, Laborlaye, Rocuage, moulin de Sas, Vernisy et la rochette.

2°. en neuf digues en avant des écluses, dont il faut excepter celle du moulin de Sas, dont la digue qui existe le servira.

3°. en dix morceaux de canal pour placer les écluses, hors du courant ordinaire de la rivière.

4°. en les enlevements et déblais des rochers et sables qui portent obstacles à la navigation.

5°. au balisage et coupe des bois qui bordent la rivière.

6°. au balisage des parties du courant qui en auront besoin

7°. en la construction d'une chaussée pour détourner le pont d'Auteur, en aboutissant du pont d'Arnay à celui de faire audroche.

On croit que quatre années seront plus que suffisantes pour l'exécution des devis et plans de ces ouvrages, mais comme il faut toujours mettre les choses au pire, nous allons supposer qu'il en faudra cinq, pour parfaire entièrement les ouvrages, et qu'on ne commencera à percevoir les droits sur la navigation, qu'au commencement de la sixieme année.

Le devis estimatif des constructions monte à la somme de 197,230ᵗ. 8ˢ. 8ᵈ. il est probable qu'elles seront délivrées à une somme moindre, soit en faisant une adjudication particuliere, mais toujours pour compter sur le moins favorable, on suppose ici que les constructions reviendront à 200,000ᵗ.

nous supposerons encore que la compagnie qui se chargera des constructions n'aura pas d'autre payement que la jouissance des droits à percevoir sur la navigation et la vente de leurs bois pour établir des usines, d'après ces suppositions nous allons tacher de savoir quelle pourra être la durée dans laquelle les entrepreneurs des ouvrages, doivent jouir des droits de péage sur les denrées et marchandises.

nous allons suivre année par année les dépenses et la recette que pourra faire la compagnie, pendant tout le tems qu'il lui faudra, pour lui assurer un bénéfice convenable

première année.

la compagnie ne remploiera que ses propres deniers pour payer les ouvrages, on elle y fournira partie par ses deniers et partie par ceux qu'elle empruntera, ou bien enfin elle ne remploira que des deniers qu'elle prendra sur la place. nous allons supposer qu'elle prendra ce parti, comme toujours le moins avantageux au projet.

elle empruntera la premiere année et aussitot après la délivrance homologuée, la cinquieme partie de la somme des 200,000ᵗ que doivent couter les ouvrages, c'est a dire 40,000ᵗ. au moyen de laquelle somme elle pourra tout de suite payer les frais qui auront été faits pour parvenir à la délivrance, et elle fera construire la partie des ouvrages, qui doit être faite vers la loire, des deux commencés par en bas et finis par le côté d'Auteur.

cette premiere année la compagnie devra

donc . . . . . 40,000ᵗ.

Seconde année

La compagnie devra

1°. L'emprunt de	40,000.ᵗ	
2°. L'interet de cette somme à six pour cent, comme il le compte dans le commerce	2,400.	82,400.
3°. autre emprunt de	40,000.	

Troisieme année.

La compagnie devra

1°. La somme cy dessus	82,400.ᵗ	
2°. les interets	4,944	127,344ᵗᵗ.
3°. autre emprunt de	40,000.	

Quatrieme année.

La compagnie devra

1°. la somme cy dessus	127,344.	
2°. interet	640. 12. 9.	174,984. 12. 9ᵗ
3°. autre emprunt de	40,000.	

Cinquieme année.

La compagnie devra

1°. la somme cy dessus	174,984. 12. 9.	
2°. les interets	10,499. 1	225,483. 13. 9
3°. dernier emprunt	40,000.	

Sixieme année.

La navigation sera parfaitement libre et bien établie pendant le cours de cette sixieme année, en sorte elle aura été libre et fréquentée une partie des années précedentes sur une bonne partie de la riviere, elle sera en revenu assés bon, dont cependant nous ne ferons pas mention.

Les revenus nets des droits de la navigation de cette sixieme année, seront suivant ce qui a été dit cy devant de

34,000ᵗ. de laquelle somme on prendra celle de 13,529ᵗ. 11. 5. pour payer les interets à six pour cent des 225,483ᵗ. 13. 9. dette de la cinquieme année et le restant de 20,470ᵗ. 19. 7. sera employé au remboursement d'une partie de la même dette, ce qui la reduira à 205,012ᵗ 14. 2

Septieme année.

même revenu de 34,000ᵗ. duquel on prendra 12300ᵗ. 15. 3 pour payer les interets de la dette de la sixieme année, et le restant étant de 21699ᵗ 4. 7. sera employé au remboursement d'une partie de la même dette, qui restera pour 183313ᵗ. 9. 5

Huitieme année,

même revenu de 34,000ᵗ duquel on prélevera 10999ᵗ. 16. 1. pour payer les interets de la dette de la septieme année, et le restant étant de 23001ᵗ. 3. 11. sera employé au remboursement d'une partie de la même dette, qui sera réduite à 160,312ᵗ. 5. 6

neuvieme année.

Toujours le même revenu de 34,000ᵗ. sur lequel on prendra 9618ᵗ. 4. 8. pour les interets de la dette de l'année précedente, et le restant étant de 24381ᵗ. 5. 4. sera employé au remboursement d'une partie de la dette, qui restera pour 136931ᵗ. 11. 2.

Dixieme année.

à cette époque les réparations et entretien des ouvrages nécessaires à la navigation, qui n'auront pas lieu de faire aux certains objets les années précedentes, deviendront encore plus importants et nous les évaluerons pour toutes les années, qui vont suivre à la somme de 6000ᵗ. au moyen de quoi le revenu des droits montant à 34,000ᵗ. le réduirons à cause de ces frais d'entretien à 30000ᵗ. seulement. sur cette

somme on prélevera celle de 8155ᵗ. 17ˢ. 2ᵈ. pour l'intérêt de la dette de l'année précédente et le restant étant de 21866ᵗ. 2ˢ. 10ᵈ. sera employé au remboursement d'une partie de la même dette, qui se réduira à la somme de 114086ᵗ. 17ˢ. 4ᵈ.

onzieme année.

Sur les 30000ᵗ de revenu net des droits de la navigation, les entretiens des ouvrages faits en payés, on payera 6845ᵗ. 4ˢ. 2ᵈ pour intérêt de la dette de l'année précédente et le restant étant de 23154ᵗ. 15ˢ. 10ᵈ. étant employé au remboursement d'une partie de la dette elle restera pour 90932ᵗ. 1ˢ. 6ᵈ.

douzieme année.

Sur les 30000ᵗ. de revenus, on paiera 5465ᵗ. 18ˢ. 5ᵈ. pour intérêts de la dette de l'année dernière et le restant étant de 24534ˡ. 1ˢ. 7ᵈ. sera employé à acquitter une partie de la même dette, qui restera pour 65387ᵗ. 17ˢ. 11ᵈ.

Les ventes des droits de cours d'eau pour usines seront vendus et payés probablement avant cette époque, mais pour toujours ne point flatter les spéculateurs de l'entreprise, dont il sagit, on supposera que les deniers n'en seront rentrés que cette année, ils monteront à la somme de 29609ᵗ. 13ˢ. 9ᵈ. puis auquel on a dit ci devant cette somme sera encore employé à l'amortissement du capital qui ne restera plus que 36978ᵗ. 6ˢ. 2ᵈ.

treizieme année.

Sur les 30000ᵗ. de revenus de la navigation on payera les intérêts de la dette de l'année précédente qui reviennent à 2218ᵗ. 13ˢ. 11ᵈ. il en restera 27781ᵗ. 6ˢ. 1ᵈ. à employer pour amortir le reliqua, qui restera pour 9197ᵗ. 0ˢ. 1ᵈ.

Quatorzieme année.

Les intérêts à payer en cette quatorzieme année ne seront plus que de 551ᵗ. 16ˢ. 4ᵈ. ceux de la dette à rembourser que de 9197ᵗ. 0ˢ. 1ᵈ. ces deux sommes font ensemble celle de 9748ᵗ. 16ˢ. 5ᵈ. qui étant retranchés des 30000ᵗ de revenu annuel de la navigation, donnera pour premier bénéfice de l'entreprise la somme de 20551ᵗ. 3ˢ. 7ᵈ.

Quinzieme année.

Plus d'intérêts à payer et les 20551ᵗ. 3ˢ. 7ᵈ. de bénéfice de l'année precedente ajoutés aux 30000ᵗ. de revenus de cette quinzieme année, le bénéfice sera de 50551ᵗ. 3ˢ. 7ᵈ.

celui de la seizieme année sera de 80551. 3ˢ. 7ᵈ.

celui de la dix septieme de . . . 110551. 3ˢ. 7ᵈ.

celui de la dix huitieme de 140551. 3ˢ. 7ᵈ.

celui de la dix neuvieme de 170. 551. 3ˢ. 7ᵈ.

et de la vingtieme de . . . . 200. 551. 3ˢ. 7ᵈ.

Sans compter les intérêts que l'on pourra retirer de ces bénéfices.

On voit par cette marche que peu d'années les entrepreneurs de la navigation seront entierement payés des dépenses de constructions, et que les années qui suivront leur produiront des bénéfices extrêmement considérables.

La ville d'Auban peut donc espérer qu'il se trouvera des entrepreneurs, sans recevoir aucun autre payement que les droits à percevoir sur le passage des bateaux, qu'ils feront changer depuis les ouvrages et les entretiens pendant dix huit ou 20. années, en percevant les droits pendant ce même tems, après lequel bail fait, la ville en ferait un nouveau, sur un tarif plus modéré, qui satisferait à l'entretien des ouvrages de la riviere, et même à fournir

à la ville un revenu suffisant pour élever des bâtimens publics, donc elle a grand besoin et lui donner les moyens de supporter facilement ses anciennes charges.

La modération des prix du tarif, seroit une nouvelle source de prospérité, pour le commerce de l'Arroux, et par conséquent pour l'agriculture et l'industrie d'une très grande partie de l'Etendue de la Bourgogne.

comme les denrées et marchandises, qui seront chargés au port de Digoin auront dans le commerce un grand avantage sur celles qui seront chargés au port d'Autun, puis que celles cy seront grévées de droits et de frais de navigation pour se rendre à la Loire, par Digoin, que les premiers n'auront pas à supporter, pour réparer ce mal, qui seroit un préjudice immense de l'Arroux et mettre l'équilibre, il y a un moyen qui est très juste et qui ne peut faire tort à personne. il y a lieu des pères de la bonté du Roi et des lumières et de la sagesse de son conseil qu'il voudra bien favoriser en la navigation de l'Arroux. il s'agiroit de n'exiger entre Autun et Digoin en bonne partie, les bateaux chargés entre autres et taxés des droits, qui se perçoivent sur la Loire et les canaux d'Orléans, Briare et Moret, ce qui est d'autant plus juste que lors que ces droits furent établis, la navigation d'Autun à Digoin, n'étoit pas encore en considération, dans les raisons qui forcèrent à les faire lever, puis qu'elle n'a encore rien de réelle, et que si l'on accordoit par cette exemption ce seroit donner aux fermiers, ou propriétaires des droits, de revenus qu'ils n'ont jamais eu, sur un pays de Bourgogne, pour lequels ceux du Bourbonnois, Nivernois, Berry et Orléanois n'ont jamais rien fait.

ces mêmes pays auront bien à se louer de l'entreprise de l'Arroux, puis qu'elle leur procurera de nouveaux débouchés et autres denrées.

on aura une connoissance suffisante des droits sur les cuirs qui se voiturent par la Loire et l'Allier, en consultant les nouvelles éphémérides Tome 5. de l'année 1775. /.

118

Sous établir l'utilité de la navigation de l'Arroux en général.

Tout le monde connoit le commerce immense, qui se fait par la loire, et de quelle utilité il est pour tout le royaume. c'est par la que l'on communique facilement avec une grande partie de la france, que cette riviere arrose. c'est par la que l'on communique à la seine, et que l'on envoye en suivant cette riviere, des denrées à paris et dans les provinces supérieures. c'est par la enfin que l'on communique à la mer et que l'on fournit dans nos ports, les marchandises, qui se transportent dans nos colonies et chez l'étranger.

Je n'y ai que bourgogne pour seul port sur la loire, et malheureusement pour cette province; il est placé à l'extrémité méridionale: il se trouve par conséquent éloigné de ses véritables richesses, c'est-à-dire de ses vins. cependant on y en amene de quatorze à 15. lieues par terre, et que l'on tire des vignobles de chalon, tournus et mâcon.

on les y amene quoique les chemins soient fatiguans, à raison des montagnes qui les coupent, et qu'il faut traverser. on les y amene malgré les dangers, les risques et les dépenses que les transports occasionnent nécessairement.

Pour quoi cela? c'est qu'il faut de consommer les vins dans le pays ce qui réduit les récoltes à rien, ce faire cette route quelque penible et quelque coûteuse qu'elle soit. que feroit-on de ces vins? les envoyer par terre, c'est multiplier les dépenses, c'est presque se les prendre

limpossible, car les frais de transport excéderoient bientot
la valeur même de la marchandise.

Cest ainsi que les propriétaires se trouvent forcés d'aller chercher
au loin un debouché, qui devient nécessaire, surtout à
l'égard d'une denrée d'une consommation presque universelle,
et qui demande un débit prompt, ne pouvant presque
jamais se garder plusieurs années de suite.

Sil étoit possible de détourner le cours de la loire et de
lui faire traverser la province, s'il étoit possible sur-tout
de la faire couler à la portée des cantons, qui nous donnent
des vins si excellens et en si grande quantité, quel est celui
qui aimant le bien général, ne desireroit pas ardamment
de pouvoir exécuter un tel projet? on sent combien il seroit avantageux
pour la bourgogne et pour le royaume en entier, combien
cela animeroit le commerce dans une province aussi fertile
en denrées de consommation, et que l'on appelle des quatre
parties du monde.

mais si autrefois depuis le désavantage d'avoir le cours entier
de la loire dans toute l'étendue de la bourgogne, on pouvoit
seulement y desirer un port qui plut au milieu et à
la portée de tout, souhaiteroit-on pour toutes les denrées d'importation
et d'exportation, il est encore aisé de voir, que ce port
seroit le plus grand présent, que l'on pourroit faire à la
province.

en rendant l'arroux navigable jusques à autun, c'est ce
port que l'on va donner à la bourgogne: on va par là, faire
remonter la loire jusques au milieu de cette province, et
donner à ceux qui l'habitent un débouché facile et

commode, qu'ils attendent depuis longtems, et qui est si
nécessaire.

Il tarde tant qu'il se trouve déjà presque formé jusques
à toulon, car quoique l'arroux ne soit pas navigable,
quoiqu'il y ait des dangers évidens à courir, et de sérieux
détails à vaincre, quoique plusieurs y fassent naufrage, ces
exemples n'intimident pas, et on y embarque déjà plusieurs
marchandises, notamment les bois et les poissons des étangs
nombreux qui l'avoisinent.

Tout il est vrai que la situation des lieux et la nature
des choses demandent qu'il y ait dans ces contrées une
navigation établie,

Les raisons sont,

1°. que le transport par eau coute infiniment moins que
celui par terre, et on le prouvera en détail tout à l'heure.

2°. on ne peut transporter par terre qu'avec des chevaux,
et les chevaux manquent dans l'autunois. il y a
presque que des bœufs, pour faire les travaux, et ces
animaux sont lents et peu propres à faire de longues
routes.

3°. une voiture quelque chargée qu'elle soit, ne porte que
peu de marchandises, il faut des fauxois, des chevaux,
des voitures, des voituriers, au lieu que par eau, peu
d'hommes conduisent beaucoup à la fois, et sans tant de
dépense.

4°. il y a des marchandises que l'on ne peut pas conduire
par terre, comme les poissons, les bois de plusieurs espèces;

5°. il faut laisser ces denrées sans débit, ou les vendre
sur l'arroux, quoique l'on y coure de grands dangers.

ce sera donc faciliter ce commerce déjà commencé, ce sera l'étendre plus loin encore, que de rendre cette riviere navigable jusques à auban.

dans tous les tems on en a senti l'utilité, nous voyons que le célebre Jeannin, notre compatriote voulois faire éxécuter ce projet, que les délibérations mêmes en furent faittes, et que s'il n'eut pas lieu, ce ne fut que par raison des malheurs de l'état. on y est revenu depuis plusieurs fois, mais toujours on a été forcé de l'abandonner, non à raison de l'impossibilité de l'éxécuter, ou de son peu d'utilité, mais parceque des causes publiques ont croisé cette entreprise.

une preuve de l'utilité de la navigation de l'arroux, c'est qu'il régne aux environs de cette riviere que peu de voituriers par terre, nous n'en n'avons à auban que deux à trois, et qui sont encore obligés d'avoir un autre métier pour vivre. cependant les marchandises d'exportation ne nous manquent pas, pourquoi les voituriers par terre sont ils donc si rares? ce n'est que parceque les propriétaires ne gagnent pas à prendre cette voye, si elle étoit fructueuse on ne la laisseroit pas dans l'inaction.

une autre preuve aussi forte de l'utilité de cette navigation, se tire des différens arrets du conseil obtenus en 1728. en 1729. par M. le marechal de maubourg, qui lui permettoit de faire travailler à rendre cette riviere navigable depuis Toulon à la motte Ste jean. ces arrets ont été enregistrés

au parlement de cette province en 1734. et n'ont point eu leur entiere éxécution c'est parceque celui qui les avoit obtenus s'est contenté de faire travailler aux usines, qui lui étoient nécessaires pour remplir ses vues particulieres, et a negligé ce qui interessoit le public, mais il n'en n'est pas moins vrai qu'il a été reconnu alors que ce projet étoit infiniment utile à la province, et il a été jugé tel en ce tems là, à plus forte raison le sera-t-il aujourd'hui, puisque le commerce a une vigueur qu'il n'avoit pas, et qu'on ne cherchoit peut etre même pas à lui donner.

c'est d'après ces vues générales que la ville d'auten a renouvellé le projet de rendre cette riviere navigable, elle s'est adressée pour cela à M. l'intendant, qui a chargé M. Antoine son ingénieur de la province de faire les opérations nécessaires et préalables pour parvenir à cette navigation.

On ne pouvoit certainement pas mieux choisir, déjà connu par plusieurs entreprises de cette espece, et par plusieurs ouvrages sur cette matiere, nous avons reconnoissance, par ce qu'on en doit à celui qui conserve les travaux et les veilles à l'utilité publique, M. Antoine a prouvé d'une maniere incontestable que ce projet étoit d'une éxécution aisée et peu couteuse. il n'y a même rien à regarder après lui sur ce point, puisque ces opérations paroissent démontrées.

Il a fait plus, il a joint à son travail un mémoire également bien fait contenant une " spéculation " sur les revenus que pourra produire la navigation

" toute rivière, depuis autun jusques à la loire, et sur les
" dépenses à faire pour y parvenir à son établissement "
c'est le que détermine nous par les appuyés, la quantité des
marchandises, qui s'embarqueront annuellement sur l'arroux
et fixant les droits à prendre sur icelles, il fait voir que le
produit net de la navigation, charges déduites, sera de
36,000^{t} par an : après quoi balançant les recettes et les
dépenses, il prouve par ses supputations, que dans l'espace
de 20 années " les entrepreneurs de la navigation seront
" entièrement payés des dépenses des constructions et qu'ils auront
" encore des bénéfices extrêmement considérables "

On pourroit sans doute s'en tenir à l'ouvrage de S.r
Antoine parce qu'il est démonstratif, mais comme on ne doit
rien négliger dans une matière de si grande importance,
on se propose de suivre cette spéculation pour l'étendre
davantage, l'appuyer des preuves de détail et la rendre
enfin si claire, qu'on ne pourra se refuser à adopter
son projet.

en effet si on établit que le commerce qu'il entrevoit
doit nécessairement être plus fort qu'il ne l'espere, il
s'en suivra plusieurs conséquences également intéressantes
La premiere, que l'on peut diminuer les droits qu'il propose
d'imposer sur chaque espece de marchandises, ce qui
soulagera le public et augmentera nécessairement le
commerce.
La seconde, que malgré cette diminution, le produit
annuel sera encore plus fort qu'il ne le fixe, ce qui don-

pera encouragera les entrepreneurs et l'autre avantagera
le tems, on l'on pourra encore diminuer ces droits, d'autres
avantages qui sont très considérables dans une entreprise
comme celle-ci, et que le S.r Antoine n'auroit pas manqué
de développer avec force, s'il eut eu sur cette matière les
preuves de fait, qu'on a cherchées et que l'on a réunies depuis
son ouvrage.

Les vins qui sont les vraies richesses de la bourgogne, sont
ici l'objet le plus intéressant, et celui dont on doit par
conséquent s'occuper en premier lieu
Le S.r antoine suppose qu'on ne chargera à autun que
20,000. pieces de vin, c'est à dire des tonneaux de 200. pieces
chacun, il voudroit qu'on imposa sur chaque tonneau
vendu 50^{t} de droits, ce qui donneroit 30,000.^{t} par an.
L'on croit au contraire pouvoir démontrer qu'il doit nécessairement
il doit s'en embarquer beaucoup plus, et que l'on peut
par conséquent, sans diminuer le produit qui suffit au
S.r Antoine pour compléter ses calculs, diminuer le droit
proposé en fixant seulement à vingt sous par tonneau.

Sur les preuves nous devons entrer dans quelques
détails.

Il est établi par le relevé des régistres, que l'on conduit
à dijon chaque année des vignobles de Beaune, trente
et mâcon 36. à 40,000 pieces de vin, savoir:

Du Beaujolois environ ;	10,000.
Du clos donois, environ, ...	10,000.
Du mâconnois, environ, ...	20,000.

je ya meme des années, ou cette quantité monte à 50. à 60,000. pièces : cèst un fait notoire et que tous les marchands peuvent attester.

Cependant tous les climats sont éloignés de 14. à 15. lieues de dijon, et les chemins qui y conduisent sont difficiles et très montueux - on peut donc espérer que tous les climats, qui ne sont qu'à pareille distance d'autun y conduiront leurs vins.

La situation de cette ville est même d'autant plus favorable à cet egard, que cette ville se trouve placée beaucoup plus près des bons pays de vignes, et qu'elle a des grands chemins, qui conduisent presque par tout.

autun est à 4. lieues de Couches, 5. lieues de nolay 6. lieues de santenay, de Beaune, 7. lieues de meursault, de chagny, de mercurey, de rully, 8. lieues de givry, 9. lieues de beaune, de demigny, de chalon sur saint jean de losne, 10. lieues de savigny, d'Arbois, 11. lieues de nuits et de Seneçy 12. lieues de genevray de tournus &c. &c.

cèst dans ce cercle de douze lieues, en prenant le centre à autun, que se récoltent presque tous les vins de bourgogne, et cèst à ce centre, où naturellement ils doivent se réunir, s'ils y trouvent un débouché sur et facile.

Quelle est la quantité de vins qui se récoltent année commune dans cette étendue de terrein? la réponse ne peut se donner que par une à peu près, mais on peut assurer, d'après les relevés les plus exacts, et des

renseignemens multipliés que

1°. dans les paroisses de givri, corriambles, prouley, Rully, Barisey, Saint jean de vaux, Saint marc, jambles, Charmailles, Ste Helene, St. Denis, Chevrey, Barisey, Ste martin, melecy, germolles, Dracy, étroges, Bourg neuf, Chamirey, Couches, mercurey, Aluze, Chartey, Ste Brice, St. Leger, Denevis, St. gilles, Chamilly, Nantoux, Bouzeron, Chassey, Valotte, Corchamp, remigny, Chagny, rully, fontaine &c. &c. il s'en récolte chaque année 55. à 60,000. pièces. mettons seulement en ligne 50,000.

2°. que dans les paroisses de mont bogre, morogues, cercot St. desert, rosey, Dilley, flagy, creuchot, Sassangy, Buxy, chenoville, jully, monagny, rimon, Ste valerie, chenoves, Culet, Vinh, La Boissiere, St. boyelle, Sault &c. &c. il s'en récolte à 30, à 40,000. pièces : mais mettons seulement 30,000.

3°. que dans les paroisses de beaune, pomar, volnay, auxey, meursault, blagny, ganay, pretigny, chassagne, St. romain, corpeau, Saubigny &c. il s'en recolte chaque année 20. à 30000 pièces, mais ne mettons que 20,000.

4°. que dans les pays plats qui se trouvent dans les environs de chalon, de beaune, et de tournus &c. il se récolte encore 30,000. pièces

5°. que à couches, et ses hameaux, chevilly, mettey, Saint cosme Sapelin, nyon, Santenai, Dezize, Sampigny, l'Hopital, Mazenay, Cromey, Cheut, Dracin, Seillere, St. Jean de Losey, il s'en recolte chaque année au moins 40,000. pièces.

6e. ainsi que dans les autres endroits que nous n'avons pas nommés, par lesquels faudroit indiquer tous les villages de bourgogne, où l'on cultive du vin, et aux moments où l'on écrit, on plante des vignes presque partout que dans ces autres cantons disons nous, qu'on y récolte année commune aux environs de 30,000. pièces.

Ces fixations sont plutot trop foibles que trop fortes, et plusieurs d'elles sont certifiés par des marchands de vin qui connoissent exactement ce produit, et dont les certificats seront joints aux présentes.

Il suit de-là que près la distance de 14. à 15. lieues d'auxerre il se recolte année commune, aux environs de 20,0000 pièces de vin.

Il est de notoriété publique que les quatre cinquièmes des récoltes se consomment dans le pays, et que les trois autres quarts sont destinés pour le commerce. on peut ici, puisque nous mettons toujours le tout au plus bas, reduire la moitié pour la consommation locale, et il restera 10,0000. pièces pour Commerce.

La ville d'auxerre pourroit peut-être espérer de voir embarquer sur l'yonne cette quantité de vin, ou à peu près, mais il peut se faire que tout n'y vienne pas, ce qui est assés indifférent pour notre projet, puisqu'il suffit qu'on voye clairement que sur les 10,0000. pièces destinés au commerce, il doit en venir au moins la moitié, c'est à dire 50,000. qui à raison de cinq sols chacune, donneroient un produit de 50,000$^{\text{tt}}$.

Pour se convaincre en effet de la nécessité, où seront

les marchands, d'amener cette quantité à auxerre, il faut considérer qu'on a depuis 50 de faire, que par deux moyens, ou en les embarquant à digoin pour les conduire par eau à paris et dans toute la france, ou en les y conduisant par terre, mais,

si 1°. en supposant que tous ces vins s'embarquent déjà au port de digoin, on fait voir qu'il sera plus commode et moins couteux de les amener à auxerre,

si 2°. en supposant que tous les vins se transportent par terre, à paris ou ailleurs, on fait voir qu'il sera plus commode et moins couteux de les y conduire par le canal de bourgogne,

ne sera-t-il pas nécessairement que tous les vins prendront cette route?

Le dire nécessairement est certainement n'est pas déplacé, puisqu'il est bien sur que le commerce se trouvera de lui même du coté, qui lui sera plus facile et moins dispendieux, on est bien sur de la route que les hommes prendront, quand leur intérêt les appellera d'un coté plutot que d'un autre.

mais pour démontrer ces deux assertions, il faut entrer dans les détails.

§. 1.

" Si l'on veut faire embarquer les vins de bourgogne
" sur la loire, nous disons qu'il est plus facile et
" moins couteux de les conduire à auxerre que
" digoin, ou partout ailleurs, et que l'on y gagnera
" quoique aux frais de transport par terre, il
" faille joindre les frais de transport et les droits
" à payer sur le canal de bourgogne "

Fixons d'abord ici les frais de hans port et les droits à payer sur Larroux, pour les vins qu'on y embarquera. les droits ont déjà été fixés à cet effet, à vingt sols la pieces, ou quarante sols la queue, quant aux frais de hans port, il est aisé de les déterminer.

L'embarquement se faisant à auxon et suivant la riviere jusques entre dans la loire, sans s'arrester nulle part, il est évident que l'on trouvera à auxon des entrepreneurs, qui se chargeront du voyage, comme on entrouve à dijon. or l'on trouve à dijon et à vingt plus sans deux femmes qui à raison de 60^{t} chacune conduisent un bateau chargé de 200. pieces de vin. il ne faut que deux femmes pour cette entreprise, on en prend bien une troisieme, qui chargé de baliser la riviere jusques à briares, et payé à raison de 40^{t} pour ce travail, mais comme on n'aura pas besoin sur Larroux des baliseurs, qu'on prendra seulement à dijon, les deux conducteurs suffiront depuis auxon. Ces deux conducteurs font le voyage depuis dijon jusques à paris (voyage qui dure au moins sept jours) pour 120.^{t} en tout donnant 25.^{t} de plus, ce qui fait 12^{t}.10 à chacun, ils le feront depuis auxon, mais que le voyage d'auxon à dijon ne dure au plus de trois jours. ce 25.^{t} augmentent, chaque queue de vin de cinq sols, pour frais de hans port, à raison de 2.^{t} 6.^{c} par tonneau

cela supposé, pour trouver maintenant le bénéfice qu'il y aura à embarquer les vins à auxon plutot qu'à dijon, ou plutot ailleurs, il n'y a qu'à supputer ce que les vins couteront, d'un côté pour venir jusques à

jusques à dijon, et de l'autre ce qu'ils couteront depuis le lieu de la récolte, pour les amener par terre à auxon, et les conduire ensuite à dijon, par le canal de Larroux.

Pour le savoir d'une maniere sure, il faut poser les preuves sur les climats, dont nous avons parlé plus haut, et que nous avons distribués en plusieurs classes

1.

Les vins de gioix, corviambles &c. ne peuvent venir en droiture à auxon, il faut les déposer à couches. depuis le lieu de la récolte jusques à couches, ces vins couteront 3^{t} par queue, ce qui est à raison de 20. sols par lieues. s'il y a des climats plus éloignés de couches, il y en a aussi de plus près, et c'est le grand nombre, ainsi cette supposition est juste; une queue de vin coutera donc

Du lieu de la récolte à couches	5^{t}	
frais de dépot à couches	6.	
de couches à auxon *	4.	
d'auxon à dijon tant pour frais de hans port que pour droits sur le canal	2.	5
Total	9.^{t}	11

* il y a quatre lieues.

Les mêmes vins couteront pour aller à dijon

Du lieu de la récolte à juney	5^{t}	
de juney à saint bonnet	2.	10.
de S^{t}. bonnet à charolles	2.	
de charolles à paray	2	
de paray à dijon	1.	15.
frais de chaque depot à 6.^{s} par queue	1.	10.
Total	14.^{t}	15.

il y a donc pour ces vins destinés au commerce et qui
nous avons fixé à 50,000. pieces 5.t 4.s de bénéfice par
pieces à prendre la route d'autun plutot que celle de dijon.

Sur quoi l'on voudra bien remarquer que le prix des
deux routes que nous venons de donner, et ceux dont nous
allons parler, sont attestés par les marchands des lieux, dont
les certificats sont joints aux présentes.

II.

Les vins de la seconde classe, savoir ceux de mont-bogue, mon-
tr. sont dans le même cas à l'exception qu'au lieu de
coster 5.t pour être vendus à jancy, ils ne coutent que
3.t ce qui fait une diminution de 2.t par pieces, mais
le bénéfice pour venir à autun n'est pas moins réel et
considérable, puis qu'il est encore de 3.t 4.s par pieces.

Il y a une remarque à faire icy, ces vins autun de
prendre la route de dijon, peuvent prendre la route
de toulon et s'y embarquer. quand cela arriveroit, cet
ne tourneroient pas moins au profit du canal, puis qu'ils
payeroient toujours des droits de toulon à dijon, mais
il est aisé de prouver encore que ces vins doivent toujours
venir plutot à autun qu'à toulon, parce que le
trans port coutera moins, en effet ils couteroient

Du lieu de la recolte à la ville dieu	5. "
De la ville dieu à la coudraye	2. 10.
De la coudraye à toulon	3
frais de la charge depot	18.
Total	11. 8.

au lieu que par la route d'autun, ils couteroient comme

nous savons que

Du lieu de la recolte à couches	3.
frais de depot	6.
De couches à autun	4.
frais de trans port sur le canal jusques	
a toulon	1. 2. 6.

nous ne mettons que cette somme, parce que
ces vins s'embarquant à toulon, dans la premiere
supposition, payeroient toujours le surplus.

Total 8. 8. 6.

ce qui fait encore un benefice de 2.t 19.s 6.d par pieces
en conduisant ces vins plutot à autun qu'à toulon

III.

comme les vins de la troisieme classe, on veut dire ceux de
beaune, pomard &c. ne se conduisent jamais, ou presque
jamais à dijon, parce que les chemins sont trop longs et
trop difficiles, je n'ai aucune supputation de comparaison
à faire. il suffira de remarquer icy, que leur route naturelle
pour s'embarquer sera le port d'autun, d'autant mieux que
l'on peut les y rendre presque tous sans depot, et qu'il y
a des grandes routes, qui y conduisent

IV.

Les vins des plats pays, qui sont aux environs de chalon ou
de beaune, doivent se ranger dans l'une des trois classes, que
nous venons d'examiner, car ou ils sont trop éloignés de
dijon pour pouvoir y aller, ou on peut les y conduire,
dans les deux cas il est plus facile et moins couteux de
les amener à autun, et pour l'établir, il faut replacer
icy les suppositions que nous venons de faire.

V.

les vins de la 3e. classe, sont ceux de couches, choisis très
et pouvant joindre Lorraine ou à toulon, ou à auxonne,
mais le choix sera bientôt fait puis que les climats ne sont
éloignés d'auxonne que de quatre à cinq lieues et qu'ils en
sont de 7. à 8. de toulon. il en coutera donc moins de les
amener à auxonne que de les conduire à toulon, d'autant
mieux qu'on peut le faire sans aucun dépot, ce qui ne
peut être de l'autre coté

VI.

enfin les autres climats de la bourgogne, qui n'ont pas été
indiqués en détail, sont dans la ligne de la partie des climats
ci dessus, et ce que nous avons dit leur convient également

Ainsi quand on rendra dans la majeure partie de la
bourgogne embarquer des vins sur la loire, il sera plus
facile et moins coûteux de les amener à auxonne que partout
ailleurs : preuve convaincante et sans réplique de
l'utilité du canal, que l'on projette.

mais ce bénéfice sur les frais de transports quelque
considérable qu'il soit, n'est pas encore la seule raison
qu'on peut donner pour établir cette utilité, il y en a
plusieurs autres, et qui sont aussi fortes.

I. la plus grande partie des vins sera conduite à auxonne
sans souffrir aucun dépot, et ceux dont ceux qui en
sont éloignés que de 7. à 8. lieues, par conséquent il y
aura bien moins d'embarras. combien faut il de précautions
de soins et de dépenses pour avoir des voituriers, qui
reprennent ces vins dans les dépots ? il faut faire des
voyages préalables, être rançonné souvent, par ce que
les voituriers sentent le besoin qu'on a d'eux, au lieu que
arrivant dans le pays même, au lieu de l'embarquement,
il n'y a plus de difficulté.

II. combien de dangers évite t on, en évitant les dépots ?
il faut décharger et recharger les vins à chaque, ce qui
se fait à la hâte et sans beaucoup de précautions. les tonneaux
ont besoin presque toujours de réparations, ce qui augmente
la dépense, car à chaque dépot on a besoin d'un tonnelier,
pour réparer les dégats que le transport a occasionné

III. le déchet occasionné par ces transports pour terre est
considérable et doit influer beaucoup dans les suppositions
que nous avons faittes. les marchands portent le déchet à
trois même à quatre pour cent. combien cela n'augmente il
pas les frais de transports ? ce déchet n'a plus lieu en
prenant la route d'auxonne, ou du moins il est diminué
considérablement.

IV. il faut donner à boire aux voituriers en partant
et en arrivant : ces petits détails paroissent minutieux,
mais ils font une augmentation considérable sur les
frais de transport, [illegible] nous ne l'avons cependant pas mis
en ligne de compte dans nos suppositions.

V. une raison de la plus grande importance pour déterminer
les marchands à préférer l'embarquement d'auxonne à celui
de dijon, c'est que le port de dijon est dangereux
à raison des crues inopinées de la saône. alors nous
sommes dans le cas de remonter les vins, parce que la
rivière augmente, souvent même on s'y prend trop tard,
parce que l'eau surprend : aussi arrive t il souvent des
pertes et des pertes très considérables aux marchands, en
outre des nouvelles dépenses et quelquefois très fortes,
cela est d'une notoriété publique. à auxonne on ne

on ne couvera pas ce danger, le port sera sur et commode et les innondations ne seront pas à craindre.

VI. les variations de la loire ne permettent pas de lever des gangards pour retirer les vins, ils restent donc exposés aux injures de l'air, à la chaleur, les gates et causes de grandes pertes. il est aisé à autun, et les lieux y prêtent d'eux mêmes, il est aisé d'élever des batiments, où en tous les tems les marchandises seront à couvert et à l'abri des accidents.

VII. enfin nous avons supposé les frais des transports des vins à autun, sans penser aux contre-voitures qui les diminuront. on en trouvera cependant plusieurs, soit pour les grains qu'on reporte dans le pays des vignes, soit pour les cuirs dont il se fait un gros commerce et dont les expéditions se font à chalon, soit enfin pour toutes les marchandises d'importation qui remontent le canal du Centre, pour être distribuées par toute la bourgogne.

et sur cet article nous devons remarquer comme une chose très vraie et très importante, que les contre-voitures indépendamment qu'elles diminueront les frais de transport, feront un bien encore plus grand et plus réel, c'est qu'elles établiront une communication journalière avec les pays de vignes pour y transporter les maisons, les charpentes, les tonneaux &c. denrées qu'on ne peut y conduire aujourd'hui, qu'à grands frais et avec de grandes difficultés, faute de voitures.

c'est d'après toutes ces considérations que j'ose conclure, que si l'on veut embarquer les vins de bourgogne sur la loire, c'est à autun que le dépot doit en être fait, parce que c'est la route la plus facile et la moins coûteuse,

j'ose dire que par là le commerce doit nécessairement s'étendre.

on sent que dans l'état actuel des choses, l'entreprise de conduire des vins à dijon ne peut être faite que par un homme riche, qui se destine à cet état, et qui peut veiller à peine veiller par une personne sure, sur les transports. on sent qu'une telle entreprise ne peut suffire que quand on a beaucoup de vin à conduire, parce que les faux frais ne se supportent pas avec peu de marchandises. on sent enfin qu'il faut avoir des relations dans tous les lieux de dépot, pour trouver les voitures et les ouvriers nécessaires. il suit de là qu'un particulier qui récolte peu de vin, ne peut faire ce commerce, il faudroit qu'il quitte ses affaires pendant plusieurs jours et qu'il fit des dépenses, qui absorberoient et au delà son bénéfice. il est donc obligé ou de garder son vin, ou de s'adresser par le mot d'un entrepreneur riche, souvent avide, qui veut bien s'en charger; au lieu qu'en supposant le canal de l'Centre en bonne exploitation, il pourra lui même dans un jour ou deux, amener son vin au dépot de l'embarquement et s'en défaire sans difficulté et avec avantage.

je crois donc vrai que " si l'on veut faire embarquer " les vins de bourgogne sur la loire, le plus facile et " moins coûteux de les conduire à autun par dijon, ou " par tout ailleurs, et que l'on y gagnera, quoique aux frais " de transport par terre, il faille joindre les frais de " transport et les droits à payer sur le canal de Centre "

c'est la première des deux assertions que nous avons annoncés, passons maintenant à la seconde.

§. 2.

// si l'on veut conduire les vins de Bourgogne à paris, il est
// plus facile et moins coteux, de les y mener par le canal
// de Briare que par terre //

cela est aisé à prouver.

combien une queue de vin peut elle peser pour être conduite à paris?
d'ordinaire elle pese 660 ℔.
de nolay, de beaune, de Corcelles, de Chalon, de Chagny &c.
le prix de diminue que d'environ quarante sous par queue
additionnel, qui est d'une notoriété publique; suffit ici parce que
tous les autres pays sont encore plus éloignés de paris, et
par conséquent le prix augmente toujours.

Pour prendre une proportion moyenne entre tous ces prix
on peut donc fixer le transport par terre d'une queue de
vin jusques à paris à la somme de 60 ℔. ainsi cent queues
de vin couteront 6000 ℔.

combien ces cent queues de vin couteroient elles par le
canal de Briare?

Par les détails que nous avons fait cy dessus, nous avons
fait voir que le prix commun d'une queue de vin hors port
pour être à chalon étoit de 3 ℔. 6. sous 8 ℔. pour élever
le prix au plus haut point. les cent queues couteront donc
800 ℔.
les impots sur le canal à raison de 40 sous par queues
reviendront à 200 ℔.
les frais de transport sur le canal pour les deux conducteurs
seront de 25 ℔.

Il est de notoriété publique que depuis 8 jours à paris
on conduit 200. tonneaux de vin, à raison de 2400 ℔
tous droits acquittés, et pour l'établir on joindra aux

présentes un mémoire détaillé sur les frais de ce voyage.

enfin que les entrées de paris sont de trois livres de différence
entre les vins qui arrivent par eau et ceux qui arrivent
par terre, les premiers coutant 50 ℔ et les autres 53 ℔ ce qui
fait pour cet article 6000 ℔.

Le total est donc de 4025 ℔.

et si par terre 200. tonneaux couteroient 6000 ℔. il y a donc
1975 ℔ de bénéfice.

croit on que ce bénéfice n'est pas assez considérable pour
déterminer les marchands à prendre cette route? le plus grand
nombre se contenteroit certainement d'une moindre somme,
celui ci est de 1975 ℔. par bateau chargé de 200. pieces
ce qui fait à peu près 20. francs par queue ou 10. francs par
tonneau.

mais ce bénéfice quelque grand qu'il soit, n'est pas encore
le seul motif qui déterminera à prendre la route de
l'Arroux, plutot que de conduire les vins à paris par terre,
il y en a d'autres, que voici

I. L'impossibilité de conduire tous ces vins par terre. combien
de voitures, de chevaux, de conducteurs &c. n'faudroit il pas,
et nous n'en n'avons pas dans l'autunois. il faudroit le
travail de cent chevaux et de 25. hommes pendant plusieurs
jours, pour conduire ce que deux hommes et un bateau
conduisent facilement.

II. d'ailleurs, deux hommes suffisent pour conduire deux
bateaux, chacun chargés de 200. pieces de vin, on le voit
journellement. ces deux hommes feroient donc le travail
que 200. chevaux et 50. hommes feront par terre?

III. combien de dépenses, d'embarras, de soins n'évite t on pas

par là ? nous n'avons pas de voituriers et nos vins restent ; il faut être riche pour se monter en harnois, chevaux &c. il faut être riche pour amasser les fourrages nécessaires pour les nourrir, il faut beaucoup d'argent pour faire les avances que les voyages demandent &c. au lieu que par la conduite par eau, toutes ces difficultés se trouvent levées.

IV. nous avons supputé les dépenses de transport, en supposant que tout se porte à paris, mais combien de vins se débitent le long de la loire, soit en montant depuis digoin, soit en descendant jusques à briares ? ces vins resteront moins de frais pour eux ce sera par conséquent un bénéfice de plus.

Joignés à cela deux considérations très importantes

L'une que les vins fins, que l'on dit ne pouvoir être transportés par eau (ce qui n'est pas encore démontré, et à beaucoup près) trouveront, quand même ils ne pourroient être jusques à paris, un nouveau débouché pour le débit le long de l'arroux et de la loire, ce qui en augmentera le débit.

La seconde considération est que le voiture par eau est la seule convenable aux vins en général, parceque le coulage, qui fait une perte considérable par le voiturage par terre, se réduit à rien par le transport par bateaux.

Il est donc encore vrai que " si l'on veut conduire les " vins de bourgogne à paris, il est plus facile et moins " coûteux de les y conduire par le canal de l'arroux, que " par terre "

de tout cela il faut nécessairement en conclure que l'on doit raisonnablement supposer qu'il s'embarquera chaque année plus de 20,000 pièces de vin sur le canal de l'arroux,

par conséquent que l'on peut diminuer les droits à mettre sur le vin et les réduire à deux livres par pièce au lieu de 3^l. que le S^r. antoine demande,

d'un côté cette diminution sur produits qu'il portera à 30,000^l. on l'augmentera, ce qui d'une part sera un avantage pour les entrepreneurs du Canal, et de l'autre une perspective assurée pour diminuer encore ces droits, lors que les dépenses de construction seront rentrées.

De ce que nous avons dit, on doit encore en conclure que le commerce de vins de la bourgogne se fera nécessairement par le canal de l'arroux, puis qu'il est plus facile et moins coûteux de les y embarquer que de les embarquer par tout ailleurs, et même de les conduire par terre.

Conclusion nécessaire, puis que la dépense se trouve et les avantages plus considérables.

§. 3.

Ce n'est pas seulement des vins, qui doivent s'embarquer sur l'Arroux^et, dont le Sieur Antoine s'est occupé, il a jetté ses yeux sur d'autres objets, que nous allons aussi examiner

1.

Les Fers.

Le Sieur Antoine espère que chaque année il pourra s'embarquer sur l'arroux 1200. milliers de fers sur quatre bateaux, qui à raison de 2^l. par milliers d'impot, produiroient chaque année 800.^l

on ne doit pas craindre d'assurer que la fourniture de cette marchandise sera nécessairement plus forte. nos raisons sont

1. qu'il y a beaucoup de forges en différens pays à la portée de Lorient, par exemple celles faites à Pessely, à Guignon au Verdereau &c. beaucoup de fer de fenderie pour les clouteries de Forez. on fait du fer marchand dans les forges et fourneaux de la moche sur d'Yeure, construits depuis une dizaine d'années. on fait du fer et on coule de la fonte dans les fourneaux de la Canche près d'Avray, et l'on vient d'établir une forge très considérable à Saint Germain du bois, où l'on fait du fer de toutes espèces et de 1re. qualité. la matière ne manque pas, ni les ouvriers et des puis y aura un débit assuré et facile la consommation ne ~~pourra~~ augmentera.

L'éloignement des forges et fourneaux que nous venons d'indiquer ne doit pas arrêter, car la plus éloignée est à peu de distance de Lorient, telles que celles du Charollois, et les autres ne sont éloignées d'aucun port de cinq à six lieues, et même moins; telles que celle de Saint Germain. d'ailleurs, de toutes ces forges jusques à aucun, il y a des chemins commodes qui facilitent la communication.

2. il est de la plus grande utilité de faire le canal de Lorient par ce que cela doit animer cette branche de commerce, d'abord pour le bourgogne où l'on augmente par là la consommation et ensuite pour paris et le reste du Royaume.

ceci demande d'être expliqué.

Les fers que l'on embarque sur la loire et qui viennent de nos forges du charollois n'ont de débit que depuis orleans jusques à nantes, ceux qui s'portent à paris l'abaisse de la charité, nevers et cosne. cette différence vient de leur espèce et de leur qualité; mais si on ouvre le canal que l'on projette, comme les forges et les fourneaux, à la portée de quels il sera, peuvent fournir et en abondance des fers de toute espèce et de toute qualité, nous augmenterons non seulement la consommation qui se fait depuis orleans à nantes, mais nous en fournirons encore pour paris et les provinces supérieures. nos fers sont en effet de 1re. qualité que les entrepreneurs de la marine, viennent de les mettre à la tête des forges de Saint Germain et ils espèrent entretenir de fournitures de la meilleure et de la plus considérable espèce.

3. il y a peut être une spéculation plus importante, nos forges étant trop éloignés des rivières navigables, le commerce de nos fers est borné aux provinces de Lyonnois, de Forez et de Languedoc, il ne peuvent passer à l'étranger que par marseille, où ils arrivent après avoir payé des droits énormes, ce qui les empêche de soutenir la concurrence avec les fers de Suede et de Russie, qui égalent au moins en bonté, s'ils ne les surpassent, au lieu qu'en rendant Lorient navigable, vous leur donnés une communication facile et aisée avec l'étranger par la loire, qui les conduit à nos ports sur l'Ocean.

ces observations conduisent naturellement à conclure, qu'on doit espérer que chaque année, il s'embarquera sur Loire plus de quatre bateaux de cette marchandise, et cet excédent est donc encore un bénéfice qu'auront les entrepreneurs, puisque d'après les supputations de Mr. Antoine, il ne faut que quatre bateaux par an, pour entrer dans les sommes nécessaires à leurs indemnités et profits.

quant aux droits de quarante sous par milliers, ils ne sont pas trop forts, par exemple les droits sur la Loire ne sont que de douze francs par milliers, tous droits payés, jusques à Paris, et ajoutez quarante sous de droits et dix sous de transport sur Loire (ce qui est au plus juste prise) cela chargera chaque milier de 14ll 10s. ce qui n'est pas par exorbitant.

N.o bien. les droits que l'on paye sur la Loire, à raison des fers et des autres marchandises, dont nous allons parler, sont connus de tous les marchands, et le relevé que nous en avons fait est exact.

II.

Charbon Fossille.

nous n'avons que bien de chose à ajouter à ce qu'a dit Mr. Antoine sur le charbon fossille, que l'on trouve en Bourgogne. il est vrai qu'il y en a une mine à Rezille près Pouilly et plusieurs autres près Moret en Gatinois. il est vrai encore que les mines sont très abondantes et comme inépuisables. il est vrai enfin que le charbon est de la meilleure qualité, et que les mines étant près d'Auxerre, et de Loire, on peut y prendre autant de charbon que l'on voudra.

quand donc Mr. Antoine a dit que la mine de Rezille n'en fournissoit 600. milliers par an, et celle de Moret cent 600. ce n'a été sans doute que pour fixer au plus bas une certaine quantité, car, on le répète, cette quantité ne doit pas être déterminée sur le produit des mines, qui peuvent donner du charbon à volonté, mais sur la consommation que l'on peut faire de cette denrée. or cette consommation est très considérable et très nécessaire, elle se porte d'un côté jusques à Orléans, Paris, Nantes &c. et de l'autre jusques à Roanne.

La preuve que cette denrée est très nécessaire et d'un grand débit, c'est que la Loire n'étoit pas autrefois navigable depuis St. Rambert jusques à Roanne, ce fut en 1760. qu'une compagnie fut autorisée par des lettres patentes à travailler à la faire porter bateaux. l'objet de cette entreprise étoit le transport des marchandises et principalement des charbons de terre de l'Auvergne et du Forez, mais cela n'a pas réussi, et les mariniers se plaignent de l'un et des droits, qu'ils sont obligés de payer, et du peu de travail qui se fait pour l'entretien, les marchands se plaignent aussi de ce que suivant qu'il se prescrit par les lettres patentes, on ne travaille pas à rendre la Loire navigable depuis Saint Rambert, en remontant jusques à Monistrol.

Quoi qu'il en soit de cette administration, il est certain que l'entreprise de rendre la Loire navigable jusques à Saint Rambert n'a pas produit ce qu'on en espéroit, que ce n'est qu'avec peine, qu'on a par là, les charbons de terre, qui sont si nécessaires à Roanne, et

dans les environs, au lieu que par Larroux on pourra
envoyer, soit en montant soit en descendant la Loire, tous
les charbons que la consommation exigera.

une preuve de l'abondance de ces mines, est le marché que
le Seigneur engagiste de la Terre de Montcenis vient de
faire avec les entrepreneurs des forges et fourneaux de Saint
Cenis: il leur a amodié celles qui lui appartiennent pour
24. années à raison de 60,000 f. d'argent comptant, 12000 f
de rentes, cinq pour cent dans les Bénéfices, des belles mains
en or garanties, et sous la condition de laisser à la fin du bail
tous les batimens qu'ils auront construits pour l'exploitation.
sur quoi il faut observer que la mine de Ste. Delachaise
n'est pas la seule du canton et que plusieurs autres particuliers
en ont encore, qu'ils exploitent et qui sont d'une ressource
aussi utile que la sienne; il ne manque qu'un débouché
pour la consommation.

on sera peut etre étonné du prix de cette amodiation,
mais l'étonnement cessera lors que l'on considérera
l'abondance de la mine et de l'autre la qualité supérieure
de ce charbon, elle a été reconnue par les commissaires
envoyés par le ministère et par les états de Bourgogne,
l'analise qui en a été faite par les académiciens des Sciences de
Paris et de Dijon, et les certificats des arsenaux de Strasbourg
et d'Auxonne et de plusieurs artistes démontrent la supériorité
de ce charbon sur tous les autres.

l'on doit encore faire sur cette matière une considération
très importante pour l'état et qui en prouvera que la

consommation du charbon de terre doit augmenter, proportion gardée,
à mesure, l'utilité du canal de Larroux, qui en facilitera le
transport, c'est que ce charbon minéral peut fournir un
chauffage commode et pour les particuliers (ce qui est démontré
par l'exemple des habitans de St. Etienne en Forez et des autres
pays, qui en brulent avec avantage) par là, on diminuera
la consommation effrayante de nos bois, on les conservera pour
des emplois plus utiles, et on donnera aux pays qui commencent
à en manquer, soit par l'épuisement des cantons, soit
par la préférence de convertir en ouvrages, le moyen de se procurer
un combustible propre à ménager et à remplacer celui, qui
ne peut croitre aussi promptement, que nous luxe le
détruit.

une autre observation aussi importante et qui tourne
également à l'avantage de nos Canaux c'est que nos ouvriers
préfèrent déjà le charbon de pierre à celui de forêt, mais
comme on a reconnu que celui de nos mines ne contient
ni acide ni soufre, et qu'il est par conséquent encore
meilleur pour la fonte des fers, et au moins égal à celui
d'Angleterre pour la trempe, comme on l'a prouvé par des
essais; qu'étant préparé en Kocks, comme les anglois font
chez eux, il peut complettement réduire la mine de fer, sans
y employer du charbon de bois ni d'autres fondans que
l'argile et la terre calcaire, il suit de là que la consommation
doit encore prodigieusement, puisque l'on pourra exploiter
une forge avec ce seul minéral, avantage d'autant plus
considérable que les Kokes durent quelquefois autant que
le charbon de bois et font un feu plus fort. avantage
d'autant plus considérable encore que ce charbon coute

beaucoup moins que le bois et pour l'échapt et pour le transport.

ce n'est pas aujourd'hui seulement que l'on pense à faire embarquer sur l'Arroux le charbon des mines de Mouceaux, on a tâché déjà de le faire plusieurs fois, parce que ce charbon est excellent, on étoit sûr du débit, mais comme la navigation depuis Toulon jusques à Digoin est très périlleuse et incertaine, on a été obligé d'abandonner ces transports, il reviendra encore sous peu d'eau, dès que la navigation sera aisée et sûre.

Quant au droit à imposer sur cette sorte de marchandise, nous croyons qu'il n'est pas injuste de demander deux livres par chaque voie de charbon, et comme un bateau porte ordinairement 15. voies, l'Arroux composé de 8. tonneaux chaque bateau jaugera 120 t. ce qui est à raison de 20 t. par tonneau, pour tout le voyage d'Autun à Calonne

III. et IV.

Bois, et Charbons de bois.

Le Sieur Antoine s'est entièrement occupé des produits que les charbons de bois pourroient faire sur le canal de l'Arroux, mais comme cette marchandise est un accessoire du commerce de bois, nous allons réunir ces deux objets.

Voitures qui s'échargent chaque année

9. Bateaux de charbon de bois, qui payeront chacun 200 t. de droits

6. Bateaux pour la marine ou pour le charpente ordinaire, qui payeront chacun 192 t. 6. 3 s. de droits

3. bateaux de refend ou merrain qui payeront chacun 133. 3. 5.

deux bateaux d'échalas pour les vignes, qui payeront chacun 113 t. 12 s. 6 d.

2. Bateaux de boisellerie qui payeront chacun 138 t. 17 s. 6 d.

et enfin 25. Bateaux de bois de chauffage qui payeront chacun 83 t. 6 s. 8 d.

Il faut examiner cette spéculation sur les deux points, on veut dire sur la quantité possible à embarquer, et sur les droits à imposer.

Sur le premier article (la quantité possible à embarquer) on ne peut prendre de parti, n'en connoissant les bois, qui sont dans les environs d'Autun. mais qui pourroit nombrer les arpens de bois qui nous environnent? il n'y a pas de corps, il n'y a pas de seigneurs, il n'y a pas de particuliers qui n'en n'aient. le terrein en est couvert presque universellement, par cette independamment des bois en masse, presque tous les héritages en sont environnés. un coup d'oeil sur la nouvelle carte générale de la France en dispensera plus sur ce point, que tout ce que nous pourrions dire. Le bois seul se vend à autan année commune, pour 20,000 t. et au delà, sans compter les Bois de chauffage, qui lui appartiennent et qui sont de même valeur ou à peu près.

Quelle est la nature de ces bois? ils sont pour la plus part de belle venue et propres à tous les ouvrages; par cette leur venue est principalement de chesne et de hêtre.

Comment s'exploitent ils? la plus grande partie se convertit en bois à chauffer et le surplus en bois de charpente en bois de refend et en boisellerie, mais les marchands sont gênés dans leurs exploitations, et la distance des lieux, l'embarras des hauts ports, l'impossibilité de trouver des

voi turiers les forcent malgres eux à exploiter mal et à perdre beaucoup debois.

par exemple ils ne travaillent aucune grosse charpente que quand elle est demandée : ne pouvant garder les gros arbres, dont ils ne pourroient faire emploi, ils les convertissent en planches, ce qui leur fait une perte réelle.

par exemple la nécessité de fournir des bois à chauffer les fours dans les cantons qui avoisinent les villes, à convertir en bois de cette espece beaucoup darbres qui serviroient au bois de refend et à la boisellerie, tandis que dans les bois que sont à trois ou quatre lieues lebois à chauffer reste sur place et les adjudicataires sont charmés de trouver des gens, qui veulent bien vuider les ventes à leurs dépens, en prenant les bois qui embarassent.

tout cela vient de ce que les débouchés manquent. un marchand nose se charger de beaucoup de bois de charpente, de merrain, de boisellerie, parce quil en seroit bientôt embarassé, la consommation est lente parce quelle doit se faire sur les lieux, le transport est difficile et couteux, par ce que les voituriers manquent, on ne sait que faire de la marchandise, la laisser exposé aux injures de lair, à dépérir, la renfermer sous des hangards, on nen a pas, on nen peut même pas avoir, puisque les ventes de bois se font aux enchères, un adjudicataire nose pas sen dessaisir. son unique objet est de vendre au plus vite en bois à chauffer, parce que lor en tout le tems son débit est le moins embarassé.

mais cette exploitation est évidemment contraire au bien public et au bien des particuliers.

au bien public, puis quil est privé par la une denrée, qui est de la plus grande nécessité. au bien des particuliers, qui ne peuvent vendre leurs bois, autant quils les vendroient sils étoient dun bon débit.

et à propos des particuliers nous devons observer, que ceux qui nont pas de bois à vendre en masse, et qui nont que des arbres répandus ça et là dans leurs héritages, nen tirent aucun profit que pour leur usage particulier, ou nen ont pas pu que jamais été vendre à des marchands, pour quoi ? cest que nos bois ne devant se consommer que sur les lieux, les adjudications que le Roi, les corps et les communautés font des leurs suffisent pour tous nos besoins.

mais ouvrés le canal de loing et le commerce prendra de lui même et nécessairement une vigueur considérable, on ramenera lindustrie dans nos cantons et nous fournirons bientôt ailleurs des bois de charpente et de marine, que nous voyons malheureusement dépecer sous nos yeux en petit détail. nous convertirons en bois de merrain et en boisellerie des arbres, que nos arrières brûlent journellement et qui pourroient remplacer sans embarras et avec moins de dépense. combien de pieces utiles, combien de courbes se perdent faute de moyens de les débiter ? combien de petits bois ne peut parvenir ni ne va pas ladébit ? on ne fabrique des fagots que pour la consommation des boulangers et patissiers, tandis que les fagots devroient être dun débit considérable, dans les fabriques de faïance de verres, de sels en faire de très grandes consommations.

de tout nous voulons conclure que le Sr. antoine affecté au

plus bas la quantité de bois de toute espèce à embarquer chaque année sur la rivière et qu'on peut en espérer davantage, non pas cependant pour bois à chauffer, dont il faut avouer que la consommation ne sera pas aussi grande qu'il l'espère, mais pour les autres espèces de bois, ce qui dédommagera et au delà, de la diminution que le bois à chauffer doit faire sur la supputation.

Et ceci doit s'entendre jusques sur les charbons, qui se font dans nos bois, car quand un bois est bien d'abattis assuré, son exploitation est abbrégée dans toutes les parties, et le marchand en même tems qu'il donne à ses arbres toute la forme qui leur convient, fait brûler le surplus pour avoir du charbon et tirer parti de tout.

pour se convaincre de la longueur de cette partie en bourgogne, il n'y a qu'à voir une route qui s'exploite, le terrein est jonché de troncs, de branches, d'arbres épars, qui ne pouvant se convertir en bois de débit, se pourissent sur les lieux. on perd ainsi de richesses assurés et qu'une débouché facile mettroit dans le commerce.

Pourquoi nos bois étant remplis de forgères, et la grande de forgères étant si utile n'en fait on presque pas en bourgogne? c'est parce que quand on en a, on ne sauroit qu'en faire, on ne sauroit où et comment la conduire.

Pourquoi étant si facile de faire des cendres dans nos bois, en brulant les écorces, les buissons, les feuilles, les broussailles, et les cendres étant un engrais si précieux pour les prés et les terres, n'en n'a-t-on jamais fait en bourgogne? c'est que le commerce est engourdi dans cette partie,

comme dans bien d'autres, mais il n'y a qu'à réveiller les hommes, en leur donnant les moyens de leur faire leur intérêt, et vous les trouverez bientôt actifs et vigilans.

ajoutons ici, que le commerce des bois et de toutes les denrées qui y sont attachées sera d'autant plus aisément jusques à la loire, que plusieurs petites rivières, que plusieurs ruisseaux et beaucoup d'étangs s'y jettent et qu'on pourroit en profiter pour y conduire par eau les marchandises.

si l'on examine maintenant les droits que plusieurs auteurs proposent d'imposer sur les marchandises, il est aisé de voir qu'ils ne sont pas trop forts, de sorte qu'en ajoutant au produit qu'ils ont donné, le produit que donneront les marchandises que nous devons raisonnablement espérer, au delà de celles qu'il a fixées. les entrepreneurs y trouveront un bénéfice considérable.

on pourroit même faire dans les prix les changemens que nous allons indiquer.

un bateau de charbon de bois se charge de 600. tonneaux on pourroit imposer dix sous par chaque tonneau, depuis autun jusques à la loire et chaque bateau payeroit par conséquent 300^{liv}.

un train de bois de marine contient 2000. pieds cubes on pourroit imposer un sou par pied cube depuis autun jusques à la loire, chaque train payeroit donc 100^{liv}. de droits.

un train de bois quarré contient 900 toises on pourroit imposer cinq sous par toises ce qui feroit 225^{liv}. par chaque train.

un bateau chargé de bois de mairain, ou de traverse porte ordinairement douze milliers, chaque millier composé

152.

de vingt trois cent. on pourroit imposer quinze francs par
milliers, ce qui feroit 180.tt par chaque bateau.

un bateau chargé de charbon en écbales, porte 800. dans
de charbons, chaque cent composé de 208. bottes, on pourroit
imposer 15.tt par cent, ce qui feroit que chaque bateau
couteroit 120.tt de droits.

un bateau chargé de boisselerie emporte autant que de
maisin, on pourroit donc y mettre les mêmes droits de
180.tt par chaque bateau.

on ne doit pas etre étonné si ce que nous venons de dire sur
ces droits ne suit un autre plan que celui que le sieur antoine
a adopté, mais nous avons préféré la forme dans laquelle
qui a lieu sur la loire, ou nos denrées doivent s'embarquer,
plutot que de les supputer à tant par cent pesant, comme
le sr. antoine a fait. au reste les changemens que nous avons
fait, loin de diminuer les produits, les augmenteront au
contraire, sans charger le commerce, surtout en considérant
que toutes ces marchandises ne payent que peu de droits
sur la loire, puis que le plus fort, pour un bateau est de
5.tt 10.s raisons suffisantes pour les charger un peu sur
l'arroy.

V.

Bateaux neufs.

Le sieur antoine suppose avec raison, qu'il se construira
beaucoup de bateaux neufs depuis autun jusques à dijon
pour servir à la Navigation de la loire et de l'allier. il
auroit pu meme dire que cela arrivera nécessairement
puis que les bois propres à les construire commencent à manquer
sur les bords de ces rivieres, ce qui se prouve par le prix

des torbillons que l'on met à chaque piece, et que nos bois
sont encore entiers sur ce point et les propres à fournir toutes
les courbes nécessaires pour ces constructions.

en supposant donc qu'il s'en construira chaque année 200.
ce n'est pas trop dire, d'autant mieux que l'embarquement devant
se faire à autun, c'est là vraisemblablement où les constructions
se feront.

à supposer qu'il en, il se fait ~~en aucun~~ quatre à cinq cent
bateaux à bascules, qui s'embarquent à digoin sur l'arroy
pour dijon, ne pouvant etre chargés, parceque la riviere
n'est pas praticable, il est donc évident que le nombre
augmentera, puis que avec l'espérance de les vendre, alors
qu'ils ne soient pas employés, on trouvera toujours assez de
marchandises pour les charger.

Il est juste d'imposer un droit pour le premier voyage
que ces bateaux feront, indépendamment des marchandises,
dont ils seront chargés, et la somme de 6.tt pour chacun,
que le sieur antoine demande, ne paroit pas trop forte.

VI.

Poissons.

quand nous examinons le nombre prodigieux d'étangs qui
sont à la portée de l'arroux et qui y versent leurs eaux, nous
ne pouvons croire comme le sieur antoine le suppose, qu'il
ne s'embarque chaque année sur cette riviere, que six
bascules. les raisons que nous font assurer que cela ira
certainement plus loin sont le grand nombre d'étangs, comme
nous venons de le dire et l'impossibilité de se défaire autrement
de son poisson.

ceux qui connoissent le commerce de cette espece de marchandise
savent qu'il en coute infiniment de soins et de dépenses

pour hans porter les poissons pour faire dans les réservoirs, et que malgré les précautions il en meurt beaucoup en chemin. une voiture ne peut porter que trois tonnes demies ouvertes et dans chaque tonne, on ne met que 24. a 25. pièces, encore souvent y périssent elles, étant trop gênés. il faut avec cela changer l'eau presque a chaque lieue, avoir un dépot assés près, pour que le poisson s'y remette dans la journée et le déterminer a un débit journalier qui dure autant que l'hiver. J'arrive lib? que les poissons de rivieres a bas prix par ceux ne peuvent les débiter, que sur les lieux, les propriétaires d'un pareil genre de cette nature. on détruit les étangs, qui ne rapportent pas assés pour payer les dépenses d'entretien.

et ces destructions font un grand mal, sans procurer aucun bien. elles ne procurent pas, parceque le terrein des étangs étant bas et marécageux, il n'y croit que des joncs et des fourages de mauvaise qualité.

ces destructions causent au contraire un grand mal, parcequ'elles tarissent une source de richesses sans la remplacer, font ôter les eaux dans plusieurs villages, et qui y sont extrêmement nécessaires pour le bétail qu'on y nourrit.

Sur quoi nous ferons icy une réflexion bien intéressante. il regne dans plusieurs provinces du royaume une épidemie terrible sur les bestiaux, qui les dépeuple presque entierement. des observations sures ont appris que les bains sont salutaires pour cette maladie et que c'est peut-être la seule façon de les préserver. les bains sont en général utils aux bestiaux comme aux hommes et en détruisant les étangs, vous

vous ôtés le moyen de leur donner ce secours. il semble que l'on devroit toujours les ménager avec soin un objet qui est si intéressant, et il est aisé de voir que le canal de Lárroy conduit la par une conséquence nécessaire.

en effet, les propriétaires des étangs qui subsistent, les conserveront avec soin dès lors qu'ils auront un moyen sur et a leur portée de se défaire de leurs poissons, car un étang d'un bon débit est un fonds d'une grande valeur.

ceux qui n'ont pas d'étangs dans leurs fonds et qui pourront y en avoir (ce qui est très aisé, le pays étant très montueux et y ayant plusieurs chutes d'eau) ne manqueront pas d'en faire dans des gorges incultes, inutiles, où il ne faut que peu de travail, pour ramasser les eaux. par la cette branche de commerce non seulement subsistera, mais augmentera, les droits a prendre sur le canal augmenteront aussi, et les villages voisins profiteront pour leurs bestiaux, d'un avantage local, si utile et cependant si négligé jusques icy.

dans il est vrai que toutes les parties du commerce ne correspondent et que l'on ne peut donner de secours a l'une d'elles, que toutes ne s'en ressentent.

VII.

autres marchandises.

Les. autoine a placé dans une classe générale toutes les autres marchandises d'exportation que la bourgogne peut fournir, et qui doivent prendre nécessairement la route de l'Árroy. je suppose que toutes ces marchandises chargeront seulement deux bateaux par année, mais cette supposition est certainement trop foible.

pour établir, il faut jetter un coup d'œil sur les marchandises qui sont à portée de l'arrondissement et que l'on peut fournir aux provinces voisines. il y en a de toutes natures et si le commerce n'est pas sur un pied brillant, dans l'arrondissement, ce n'est que parce qu'il n'y a eu jusques icy, aucun débouché pour l'animer, car le commerce tend par sa nature à s'étendre toujours, et si vous le retirés où si vous lui présentés des obstacles invincibles, il se détruit lui même.

nous avons par exemple et dans nos usines des manufactures de toutes espèces, et qui languissent, parceque tout leur travail est pour leur voisinage.

on fait à épinac, à trois lieues d'autun des bouteilles de la meilleure qualité.

on fait à rouvillon à trois lieues d'autun des verreries de toutes espèces.

on fait à prodhun à trois lieues d'autun des verres à vitres.

on fait à rouvillon et à champ-chanoux (qui est à une demie lieue d'autun) des excellents papiers

animés ces manufactures en leur facilitant le débit de leurs marchandises, et elles fleurissent incontestablement

Le pays est même susceptible d'en avoir d'autres et d'un excellent produit.

Les eaux de nos montagnes sont admirables et propres aux plus belles teintures.

nous avons à une lieue d'autun de l'argille de la plus belle nature et propre à faire des fayances et des porcelaines, autrefois même nous en avions des manufactures.

nous sommes à portée des bois de chauffage, chevaux et

voyes viennent les chercher jusques à nos portes : nous pourrions les employer. nous avions même il y a peu d'années une manufacture en ce genre

mais tout cela a péri, parceque les ouvriers ne trouvoient pas le débit de leurs marchandises.

à couches et dans les environs on commence à distiller beaucoup d'eau de vie ; elle se débite principalement en alsace et dans l'allemagne, et il faut des frais considérables pour les y conduire par terre. si l'arroux étoit navigable elles prendroient bientôt la route de la loire, le débit animeroit les propriétaires, dont la plus part laissent périr leur vigne, sans entretenir cette liqueur, parceque craignant de ne pas le débiter, ils n'osent faire les dépenses préalables et nécessaires, que ce travail demande.

Quelles sont les marchandises indépendamment de celles, dont nous nous sommes déjà occupés en détail, qui sont d'un bon débit ? on demande par tout des légumes, des fruits, du gibier, et nous pouvons fournir des denrées de toutes les espèces. nos chanvres, nos cuirs n'attendent que le moment de se embarqués.

depuis bien des années, la province du bourbonnais, frontière de la bourgogne tire beaucoup de pierres de taille de cette, quoique la grain n'en soit pas bien fin. et d'abord si l'arroux pouvoit batteau, on pourroit les charger à avally paroisse de digny, et qui diminueroit déjà les frais de transports, mais on pourroit encore dans tout le cours de l'arroux et sur tout depuis autun, former aisement des pierres de taille d'une bien meilleure qualité, et des autres matériaux de constructions, comme de la chaux, de tuile &c. par ce que ces matériaux sont tous de notre main

et demandent un débouché.

il y a même plus, on connoit ces pierres de grès qui sont d'une coupe si aisée et en même tems d'une dureté si longue, que les anciens murs de bibracte, qui en étoient revêtus en conservent encore des parties saines et entières. on sait d'ailleurs, que ces pierres font des pavemens d'une propreté admirable et des pavés solides, il n'y a qu'à nous procurer les moyens de les distribuer et nous nous trouverons dans le cas ~~d'en distribuer~~ de le faire, car la carrière est à une lieue d'autun.

mais les blés sont peut être l'objet le plus essentiel. nous sommes à portée de ceux de bourgogne, on recueille d'ailleurs beaucoup de seigle, dans les environs d'autun et il est clair que nous pourrions en fournir, si la navigation étoit établie.

ceci mérite une explication détaillée.

Les années ne produisent pas ordinairement des récoltes abondantes, la vicissitude des saisons cause des dérangemens dans le produit des terres, et les choses sont dans cet état dans l'autunois qu'alternativement nous avons ou trop d'abondance ou trop de disette. lors que le blé est cher, pour le tirer au quel prix ~~on~~ augmente considérablement l'agriculture s'anime de toutes parts, on cultive beaucoup plus, et cela amene l'abondance. les bonnes années se suivent telles, le blé vient, on ne sait où faire, les greniers se remplissent et on ne sait où mettre la récolte qui doit suivre, on voit presque à regret qu'elle sera abondante, alors le cultivateur se néglige, on diminue la culture, on la laisse baisser, jusques à ce que un tems de disette force à un nouveau travail.

et cela vient de ce qu'on n'a aucun débouché pour les grains; quand le pays en est fourni, que chacun a sa provision, le surplus demeure. aussi à l'heure qu'il est y a-t-il dans l'autunois plusieurs greniers, qui regorgent de blé, et dont le propriétaire ne prévoit pas le usage qu'il pourra en faire. si l'arroux pouvoit porter bateau, cet inconvenient n'auroit pas lieu, puis qu'en faisant descendre les grains, on seroit toujours sur de bon marché.

dans l'état actuel des choses les marchands de digeon fournissent presque tous les ans le blé qu'il leur faut de marcigny, charlieu et les autres, qui sont sur la loire, ainsi qu'une partie de forez.

ce commerce est considérable, il se fait tous les ans dans la montagne, c'est à dire à toulon, lux, il y a beaune et autres lieux, qui ne sont qu'à une ou deux lieues de l'arroux, il les font conduire par terre jusques à digeon, mais les voitures sont extrêmement chères et difficiles à faire, surtout dès que les petites rivieres sont grossies, au lieu que si l'arroux portoit, il les embarqueroient sans frais, pour les conduire à leur destination.

convenons donc que supposons qu'il ne s'embarquera chaque année que trois bateaux, chargés de toutes les marchandises, que nous venons de détailler, ce n'est pas dire assés, et qu'on doit nécessairement compter en espérer beaucoup plus.

nous devons d'abord ne rien supposer sur les marchandises dont il est question ici, (notamment le blé) que 40 sous par millier pesant, c'est la somme que les fermiers ont toujours demandés, et nos raisons sont que l'agriculture principalement

dépenses non comprises qui manquent, il faut le soulager autant qu'il est possible

§. 3.

marchandises d'importation.

jusques ici nous ne nous sommes occupés que des marchandises qui venaient de la bourgogne descendaient par charroy, et se répandaient en suivant la loire, par tout le royaume, et nous avons établi d'une maniere incontestable, puisque nos raisonnemens ont toujours été fondés sur des faits, combien la navigation de charroy seroit utile et profitable pour l'exportation des denrées de notre province, mais ce n'est pas assés, et nous devons jetter les yeux aussi sur les marchandises que l'on nous importera par la même voye, et qui rencontrant charroy jusques à autun, se distribueront par toute la province, ce qui procurera un autre bien aussi réel que le premier.

il manque à la bourgogne et surtout à l'auxerrois et au charollois plusieurs espèces de denrées, qui lui sont nécessaires et qu'elle ne peut faire venir que par terre, c'est à dire par Nivernois, dans des voitures convenables et à grands frais

Voyons donc quelles sont les marchandises que la loire conduit à digoin? et à cette demande nous pouvons répondre en général, que nous y trouvons tout ce qui nous faut.

I. nous aurons les sels, qui remontant la riviere jusques à autun y arriveront plus surement et à moindres frais. on avoit déjà pris cette route (quoique une partie du voyage se fasse par terre) sans doute

par ce qu'elle étoit plus courte, mais les embarras des bans ports, la difficulté de trouver des Hottilliers Obligeans de ne se servir que de bœufs, ni ayant pas de chevaux, ont déterminé les entrepreneurs à prendre une autre route, mais ils reviendront nécessairement à celle ci, des qu'elle sera moins contestée.

II. nous aurons les marés et toutes les marchandises, qui viennent du coté de la loire, c'est à dire les huiles, castonades, toutes sortes d'épicerie, à l'exception de celle d'olives, le caffé, les épiceries de toutes espèces, les bois étrangers, le plomb, l'étain, les pierres à fusil, le bris, les linges, la poudre à poudre, l'amidon, la poterie de grès, les meules de moulins, celles à éguiser &c. &c. toutes ces marchandises nous viendront par eau jusques à autun, et par conséquent plus surement, et à meilleur marché, elles se distribueront tout le long de la rivière et arrivées à autun, elles se répandront facilement dans les environs.

pour prouver le bénéfice qu'il y aura à faire venir ces objets par eau, plutôt que par terre, comme on l'a fait maintenant, il faut entrer dans quelques détails

on fait venir toutes ces marchandises d'orléans et elles coutent cinq à six livres par cent de voiture, et comme il faut vingt jours, ou environ pour faire le voyage, on doit voir combien elles courent de dangers pendant tout ce tems, les pluies, les chaleurs &c. toutes les saisons ne sont pas propres.

quelques marchands d'autan ont pris une autre route et c'est celle dont nous parlons ici, ils font venir leurs objets par la loire jusques au port de fourneau et elles coutent depuis 18. à 22.tt le milier, suivant le volume qu'elles ont,

le sauve par éxemple, contant plus que le retour : quand elle sont arrivés auprés de fourneaux, il faut les amener à autun par terre et elle coutent 15tt. tonneliers.

Les supputations sont maintenant aisés à faire, pour trouver le bénéfice sur les frais de transport. Soient, d'orleans à autun, à raison de 6tt. cent tonneliers coute 60t. par eau jusques auprés de fourneaux ce n'est que 20t. pour prix commun et du pays de fourneaux à autun 15tt. en tout 35t.

Il y a donc déjà aujourd'hui 25tt. de bénéfice par milieu à prendre cette route. que ce sera ce quand ces marchandises n'auront autun de 15tt. qui à payés les droits de Canal de Lárroux en remontant et qui n'excéderont pas quarente sols ? il y aura donc un bénéfice de moitié au moins.

Et à ce bénéfice on enjoindra entre deux autres autt considérables. Le premier c'est qu'il pas terre, on paye à raison de la pesanteur des marchandises emballés, par conséquent les caisses, les emballages &c. ce qui n'arrive pas sur l'eau et c'est un gain pour l'acheteur.

Le second est encore plus grand et vient de la nature du commerce de cette espece de marchandises. ceux qui les amenent jusques à dijon les achetent à crédit, à orleans, à un long terme de payment, j'arrivés à dijon, ils les vendent argent comptant, et les donnent au même prix qu'ils les ont achetés à orleans, et quelquefois à moins, on a par éxemple le sauvé par cette voye à 95tt. le cent, tandis qu'il coute 100. francs à orleans et voici pour quoi, c'est qu'avec l'argent comptant, que ces marchands touchent, ils achetent

sur les lieux des bois et autres denrées qu'ils descendent à orleans et ailleurs, et sur le prix desquelles ils trouvent un bénéfice suffisant, pour les frais de leurs voyage et travaux.

III. nous aurons en remontant Lárroux les marchandises de la méditerranée et du midi de la france, c'est à dire les huiles d'olive, le coton, la laine, le lin, le savon, les fruits d'hiver ~~[illegible]~~ les ris, les prunes, la poix, l'armurerie, les liqueurs, les soies, le vin du languedoc &c. &c. et voici comment, les marchands du midi amenent par terre leurs marchandises jusques à roanne, et les rendent Lárroux jusques à dijon : nous prendrons de ces marchandises, pour etre amenés à autun, et nous les aurons par conséquent à bon compte.

il se fait par éxemple que les sapins qui sont très rares à autun et aux environs s'achetteroient à dijon à raison de 6tt. la douzaine de petit sapin de six pieds de long, sur huit lignes d'épaisseur, et de 6tt. à 7tt. la douzaine des grand sapin de charpente de 9. à 10. pieds de long, sur un pouce d'épaisseur. que le prix est différent de notre actuel ?

IV. mais l'avantage le plus grand pour être que l'on tirera à raison des marchandises qui remonteront Lárroux, c'est qu'on ramenera par la les tonneaux vuides, jusques à autun, et de la on les reportera dans les climats de vignes, où ils commencent à devenir rares.

Nous sommes forcés pour ne pas faire un volume de finir ici cette spéculation, aller plus loin ce seroit se jetter dans des détails minutieux qui prouvent s'étendre en eux mêmes, puis qu'ils augmenteroient le produit de la navigation, ne

fort cependant pas assés fort, pour déterminer sur ce projet
on sent en effet que nous n'avons pas pu indiquer aujourd'hui
Tous les marchandises d'exportation et d'importation que
ce canal produira, mais cela doit se supposer parceque c'est
une suite nécessaire, d'un commerce animé et qui doit s'étendre
toujours de plus en plus.

nous nous contenterons donc de rappeller ici en peu de mots
l'observation que le Sr. antoine a faitte, que le canal de
Lâroux ayant neuf digues, ces digues pourront procurer
neuf usines nouvelles, et que les entrepreneurs en vendant le
droit de les faire, peuvent espérer de toucher par là, une
somme de 30,000# ou environ.

nous croyons aussi qu'il n'y a rien à ajouter aux dépenses
que le payement des commis, et les autres frais de régie pourront
entrainer, et que le Sr. antoine a fixé à 2000# par an:
cette somme est visiblement assés forte pour subvenir
à tout.

§. 4.

Distribution des droits de peage.

nous ne sommes pas de l'avis du Sr. antoine sur la distribution
des droits à prendre sur le canal de Lâroux. dans son système
il fait payer à chaque écluse et également chacune,
de sorte que comme il y a dix écluses, vingt sols de droit
donnent deux sous par chaque écluse.

Il est sur qu'il faut payer quelque chose à chaque
écluse et on y aura un commis pour y percevoir les droits,
on pourroit cependant pour faciliter le commerce et
accélérer le transport, permettre de passer dans l'écluse

supérieure, en partant par exemple, le droit en entier,
alors chaque écluse inférieure se contenteroit de mettre son
vû sur l'acquit. cela se fait ainsi sur d'autres rivieres, et
les marchands s'en trouvent bien.

mais que paya-t-on à chaque écluse en supposant que le
droit soit de vingt sous pour tout le voyage (et cette
supposition s'adaptera à tous les autres droits, dont nous venons
de parler) pour se déterminer, il faut faire quelques
observations sur le local.

Le canal de Lâroux aura dix écluses, sans parler de
celle de gueugnon, qui fera la onzieme, et dont nous
parlerons tout à l'heure.

Depuis autun jusques à l'écluse du moulin du sas il
y a huit écluses, les trois autres sont placés à vernisy,
à gueugnon et à la rochette, et comme la riviere a
41284. toises de longueur et que depuis autun au moulin
du sas il y a 21,426. toises, il s'ensuit que l'arrivé la,
on a fait plus de la moitié du chemin.

Il semble qu'il seroit convenable de distribuer les droits
de façon que la moitié se payeroit jusques au moulin
du sas, et le surplus sur le reste de la riviere, à commencer
à l'écluse de vernisy.

Les motifs sont,
1°. qu'il y a plus d'écluses dans la partie supérieure, par
conséquent plus d'embarras, plus de retard à employer; il
faut dédommager les marchands en diminuant les droits,
au lieu qu'en s'embarquant à toulon ou à vernisy
il n'y a presque plus d'écluse, la riviere n'ayant qu'une
écluse, jusques à la loire.

2°. que depuis aubanne jusques à la riviere de Sas, il y a plus de la moitié du chemin, qu'il est donc juste de ne payer que la moitié du droit, pour en rejetter l'autre sur le bas de la riviere, qui est à peu près de la même longueur.

3°. qu'il est d'autant plus naturel d'charger un peu plus le vaisseau qui repera depuis toulon, que cette partie de la riviere profitera de l'eau de toutes les écluses, superieures et des dépenses d'entretien, que ces écluses demanderont. Il est évident en effet que tous ces ouvrages la riviere ne pourroit pas depuis toulon, il faut que le bas de la riviere contribue aux dépenses, qui se font dans le haut. cette distribution principale étant faite et ayant dans notre supposition, aperceu vingt sols jusques à l'écluse du moulin de Sas, c'est à dire sur huit écluses, nous imposerions un droit d'un sol sur chaque écluse, et les deux sols restans nous les placerions l'un au port d'aubanne et l'autre au port d'étang, fondé toujours sur les mêmes raisons.

quant aux dix sols restans à apercevoir sur le bas de la riviere, nous voudrions qu'on les partageat, et qu'on les perçut sur toutes les écluses inferieures.

Il paroit que cette proportion est plus juste et plus naturelle que celle d'imposer le même droit sur chaque écluse.

§. 5.

Écluse de gueugnon.*

Il reste à examiner ce qui concerne l'écluse de gueugnon.

* on voudra bien voir ce qui se trouve icy à la page 203.

M. le maréchal de mauroy voulant faire construire des usines à gueugnon se pourvut au conseil et offrit de rendre l'arroux navigable, depuis toulon sur arroux jusques à la loire. Le roi sur sa requete lui accorda par arrest du 30. novembre 1729. des droits pour être payés par proportion, au cours de la navigation et à la distance des lieux, dont les marchandises seroient embarquées, à ceux où elles débarqueroient. Le tarif de ces droits est annexé à l'arrest, mais le parlement en enregistrant cet arrest du conseil et les lettres patentes rendues sur icelui ordonna par son arrest du 1. juillet 1734. que le sr. de mauroy ne pourroit prétendre ni percevoir les droits, qu'après l'entiere perfection de la dite navigation.

Les ouvrages nécessaires aux usines de gueugnon ont été faits, mais la riviere n'a pas été navigable, depuis toulon jusques à la loire, de sorte que les droits fixés par l'arrest du conseil de 1729. ne sont pas dus, aussi ne les perçoit-on pas.

Le sr. antoine dans le cours de ses opérations a reconnu que l'entretien de cette écluse sera toujours très dispendieux, il en conclud qu'il est de l'intérêt de la ville, de chercher à reunir à sa propriété des ouvrages à faire aux siens, ceux déjà construits à gueugnon, qu'il vaut mieux laisser au propriétaire l'écluse de gueugnon, et veiller seulement à ce que cette écluse, qui dans l'état où elle est, est suffisante pour la navigation que l'on projette, soit toujours en bon état, et qu'elle soit franche de tous impots.

ce paris, indépendamment qu'il seroit plus avantageux à la ville et au projet de la navigation, seroit le plus juste, puis qu'il est évident, que les ouvrages de gueugnon n'ont été faits et ne seroient aujourd'hui que pour les usines qui y sont, de sorte que le propriétaire profitant seul du bénéfice, doit aussi être chargé seul de la dépense; mais d'autre part, quand on considère que le canal passant par cette écluse, la navigation deviendra presque journalière, que les dépenses d'entretien et de service seront plus grandes, et que la ville d'autun en profitera, il paroit naturel la ville d'autun contribuera, pour un quart, entier et même une moitié aux frais d'entretien.

ces offres mettront le propriétaire de cette écluse hors de tout intérêt, il ne s'agira que de fixer la contribution entre la ville d'autun et lui, ce qui ne peut faire de difficulté, la ville ne devant pas regarder à quelques sous de plus.

§. 6.

Conclusion.

en résumant tout ce mémoire il résulte que le sieur antoine suppose que toute la navigation de Cárroux consiste dans 220. batteaux tant neufs que vieux, qui descendront et en 20. voyages qui remonteront. il a prouvé qu'en payant les droits comme il le fait, cette entreprise produira une somme de 38,000 ℔ chaque année et qu'en diminuant 6,000 ℔ de dépense, les entrepreneurs auront chaque année 36,000 ℔ de net, lors que la navigation sera établie, et qu'en suivant les suppositions par échelettes,

où il se trouvé, les entrepreneurs seront remboursés au bout de 20. ans et auront un bénéfice considérable.

mais nous avons fait voir que l'on peut aller au delà de cette spéculation et qu'en ne prenant que les droits que nous avons indiqués, et qui sont presque tous plus bas, que ceux que le sr. antoine a fixé, on aura vraisemblablement une somme plus considérable, ce qui sera un bénéfice pour les entrepreneurs et un moyen sur de parvenir à l'exécution du projet.

ainsi si d'une part le canal de Cárroux est possible, s'il n'est pas couteux, si en peu d'années les entrepreneurs peuvent être remboursés et avoir un bénéfice considérable, le succès de cette entreprise est donc certain.

Je dis, puis que nous avons prouvé,

1°. que soit que l'on veuille embarquer les vins sur la Loire soit qu'on veuille les conduire par terre à paris, il est plus facile et moins couteux de les faire passer par le canal de Cárroux.

2°. qu'étant environné de forges et de fourneaux, où il se travaille des fers de toutes espèces et où l'on coule des fontes et des sabliers de toutes espèces, nos fers prendront nécessairement cette route.

3°. qu'ayant tous nos pieds et dans les environs des mines de charbon, d'une qualité supérieure et très abondantes, il n'y a pas à douter le canal, pour les distributions pour toute la france et dans nos manufactures qui en résultent

4°. que l'auxois et le charollois étant couverts de forets immenses, propres à toutes sortes d'emplois, et qui

s'éxploitent mal, faute de débouchés, le Canal de
Léhaye en en donnant une facile et commode, va
procurer à cette branche importante de commerce une
vigueur, dont elle est très susceptible.

5°. que nos poissons, nos blés et nos autres denrées n'attendent
que cette navigation pour se répandre dans les provinces
voisines et même dans le reste du royaume, qui en Échange
nous donneront celles qui nous manquent, et que nous allons
chercher par terre, bien loin et à grands frais.

Si tous ces faits sont épars, ils découlent nécessairement
de l'état des choses, il faut donc en conclure deux
choses,

L'une que ce canal sera extrêmement utile,
et L'autre que les modiques droits que l'on y imposera
rendront utiles pour subvenir aux dépenses qu'il faudra
employer pour les ouvrages nécessaires.

nous disons que le canal sera extrêmement utile
et l'on n'en peut douter. il animera le commerce dans
toutes ses parties et formera une voye de communication
entre la bourgogne et le reste de la france, même avec
l'étranger.

il sera extrêmement utile puis qu'il employera une
quantité d'ouvriers et de pauvres, qui meurent de faim,
ne pouvant trouver autour de nous le moyen de
gagner leur vie.

Il y a sur cette utilité des preuves de fait sans
réplique, c'est que dans tous les tems, on a proposé
à rendre cette riviere navigable. Il seroit on revenu

si souvent si on n'en avoit pas senti l'utilité? c'est que
quoi qu'elle ne soit pas navigable, on s'en sert cependant
en courant des hazards, et malgré les tristes expériences
que l'on fait tous les jours: c'est enfin parceque la plus grande
partie de nos marchandises prennent déjà cette route par
terre, pour aller à la loire, quoi qu'elle soit très contreuse
et très difficile.

une autre considération aussi forte sans doute, et
qui démontre encore mieux l'utilité de ce canal, c'est que
par là les deux mers seront réunies, à la différence
d'une journée de chemin, car depuis autun on n'a que
neuf lieues pour remonter par la saone, et deux grandes
routes y conduisent.

Il ne seroit même peut être pas impossible de faire
cette jonction, autrement que par terre, et le local ne
répugne pas.

nous avons dit en second lieu que ce canal doit produire
nécessairement au delà même de ce qu'il faut pour subvenir
aux dépenses qu'il coutera, et nos raisons paroissent sans
réplique, puis que d'un côté ce canal remettra à bas
le commerce quantité de marchandises, qui ne peuvent
s'expédier autrement et qu'on est obligé de faire consommer
sur les lieux, et que de l'autre le commerce actuel doit se
tourner nécessairement de ce côté là, puis que cette voye
sera moins coteuse et plus facile.

pour le prouver d'une maniere incontestable, il suffira
de faire les réflexions suivantes,

Le fleuve antoine porte son produit à 38,000^{tx} par an,

de la forme de 30,000.tx que donneront 20,000. pieces
de vin à raison de 30.ff chacune et les 8,000tx restants sur
tous les autres marchandises, qui monteront ou descendront
sur l'Yonne.

mais puisque le commerce de vin est en Bourgogne de
100,000tx pieces par an et qu'il doit nécessairement s'faire
par autan, pour la plus grande partie, comme on la prouvé,
on peut donc espérer qu'il s'en embarquera au moins
40,000. pieces par an, ce qui ne fait pas la moitié du
total destiné au commerce, et pas même le quart de
toute la récolte, or ces 40,000tx. pieces à 20. sous chacune
font 40,000tx. par an; premiere augmentation sur le
produit des ff. aubaine, quoique l'on diminue les droits
qu'il indique.

pour ce qui des autres marchandises il est évident, que les
fers de toutes espèces, les charbons de terre, les charbons de
bois, le bois de toute nature, les bateaux neufs, les poissons
les vins, les bouteilles, le papier, les eaux de vie, les blés,
les chanvres, les laines &c. et toutes les marchandises qui
descendront d'un côté, et de l'autre que toutes les mêmes,
qui remonteront, doivent nécessairement produire
plus de huit mille livres par an, à raison de 40.ff par
millier (prix commun) puis que pres que toutes les denrées
à hauts portes pesent beaucoup, on peut donc encore
assurer que le produit sera du double, outre augmentation
sur celui que les ff. aubaine espère, et qui réuni aux
premiers doit donner chaque année 30. a 56,000tx et

ce produit on peut le regarder comme certain, car
puis que ce canal sera la voye la moins couteuse, et qu'il
donnera un débouché sur et commode à toute la bourgogne,
il faut en conclure qu'il sera très fréquenté; ce ne seroit
pas connoitre les hommes et le mobile de leurs actions,
que d'hésiter à tirer cette conséquence. /.

Résumé

D'après le mémoire précédent

---

on a établi dans les précédens mémoires,

qu'il est facile de rendre l'Arroux navigable,

que cette entreprise est peu coûteuse,

que cette navigation sera infiniment avantageuse non seulement pour tous les pays que cette rivière arrose, mais encore pour la Bourgogne entière et les provinces voisines,

Ces considérations détermineront sans doute en faveur d'un projet, que les officiers municipaux de la ville d'Autun conçoivent que dans le dessein d'obtenir le conservateur et de ramener l'abondance, dans un pays confié à leurs soins.

on a de plus fait voir que quand cette navigation sera bien établie elle sera infiniment moins fréquentée, et qu'il en résulte des conséquences également intéressantes

L'une qu'elle produira assez de gain pour remplacer sous peu d'années les avances, qu'on sera obligé de faire pour les travaux qui sont nécessaires

L'autre et qui est le plus essentiel pour le public, est que ces avances une fois remboursées, on pourra diminuer les droits que l'on se propose d'établir : de sorte qu'on jouira alors et sans beaucoup de frais de tous les avantages d'une navigation florissante.

1.

quels sont les droits que l'on peut imposer sur les marchandises soit d'exportation soit d'importation, qui passeront par le canal de l'Arroux ? Il est avant que de résoudre cette question une observation à faire préalablement.

c'est que s'agissant d'établir une navigation et de

however dans le produit qu'elle doit rendre, le quart subvenir aux dépenses de construction qu'elle entreprira, on ne doit pas craindre de les fixer un peu haut, parceque 1°. quelques soient ces droits le commerce n'en souffrira pas plus que connu on la prouvé, les profits surpassant cette sorte sont bien considérables; on peut donc les entamer un peu. 2°. parceque plus ces droits seront forts, moins il faudra d'années pour dédommager des dépenses, plutôt par conséquent le commerce sera libre. ce sera donner pour le présent une charge un peu forte, dans la pleine certaine et fondée de la diminuer beaucoup par la suite.

cependant les officiers de la ville d'auxerre ne sont pas dans les bras de prendre de telles considérations, pour fixer les droits à imposer sur le canal de Lézinay, et quoiqu'ils commencent cette entreprise il pourront me demander que le prix que l'on paye actuellement sur la loire et même la diminuer beaucoup.

Depuis le relevé exact qu'on a fait des droits qui se perçoivent sur la loire, il résulte que depuis digoin à paris un bateau chargé de 200. pieces de vin contient 1700tx. à peu près de droits, ce qui fait 17s. par queues de vin et nous demanderons que quarante sous. la proportion est donc à l'avantage du canal de Lézinay, et la somme ne paroîtra pas trop forte. Si l'on considère qu'il y aura onze écluses à passer y compris celle de gueugnon, ce qui ne fera pas deux sous par écluse, tandis que par tout ailleurs et tout le long de la loire on paye à chaque écluse qui se rencontre trois à quatre fois davantage.

Il en est de même de toutes les autres marchandises, et

c'est que nous allons donner pour fixer les droits à imposer sur Lézinay, comparés à ceux qui se payent sur la loire toute proportion gardée, pourra que nous demandons beaucoup moins.

Les fers à vrac sols tonneliers,

le charbon fossille à raison de dix livres le corps, l'on y donne compris deux tonneaux

Le charbon de bois à raison de dix sous le tonneau

Le bois de maisain et celui de chauffage à raison d'une livre par pied cube: chaque train portant 2000. pieds cubes.

Le bois quarré à raison de cinq sous la toise.

Le bois de refend et de maisain à raison de 150. le bateau chargé de 12. milliers chacun, et chaque millier composé de 25. cens

Les échalas à raison de 15tx. par cent, un bateau portant 800. et chaque cent composé de 208. bottes

Le bois de bois Merin comme celui de refend et de maisain à raison de 150tx le bateau.

Le bois à chauffer à raison de 10 sous le moule,

Les batteaux neufs à raison de 6tx. chacun.

Les bascules depuis on à raison de 20tx. chacune.

Toutes autres marchandises d'exportation à raison de quarante sous le milliers.

Les batteaux vieux qui remonteront à raison de 10tx. chacun,

enfin toutes les marchandises d'importation à raison de 3tx. milliers.

Tous ces droits ne sont pas trop forts, si comme nous l'avons déjà dit, on les compare à ceux qui se payent sur la loire, pour les mêmes marchandises, mais il y a encore une autre considération c'est que ces droits tels que nous les présentons,

ici, soit à peu près les mêmes que ceux qui furent accordés à M. de Maubourg, lorsqu'en 1729. on lui accorda la permission de rendre l'Arroux navigable depuis Toulon jusques à la motte Saint Jean, ainsi que cela se prouve par l'arrêt, qui se trouve dans les pièces de vérification

Je ne me flatte pas et quoique nos droits soient peu de chose à l'égard de l'Arroux et que les marchandises aurons plus d'écluses à passer, il sera cependant presque toujours plus faible, que ceux accordés en 1729. Parce qu'en outre les officiers municipaux de la ville d'Autun, ne reclame en général que le bien de la chose, se contentent de ce qui suffit pour subvenir aux dépenses nécessaires à cette opération, dont il s'agit

II.

mais les droits de pontenage de la dite rivière, produiroient une somme assez forte pour remplir tous les buts que l'on se propose? c'est ici où il faut nécessairement l'abandonner à la spéculation, mais celle que nous allons faire sera si balle qu'il faudra bien l'adopter,

1. Il se tire par an dans les forêts qui l'environnent chaque année à dix pour 36.000 Lo,000. pieds de bois: quelquefois 50. à 60000^te. on le prend dans des climats éloignés de 14. à 15. lieues, et les chemins qui y conduisent sont très difficiles.

Il se tire d'un autre côté que dans l'espace de 12. à 15. lieues aux environs d'Autun on recueille 200 000 pieds de bois, dont les trois quarts sont destinés au commerce. ainsi on ne sera pas allé au delà d'une espérance fondée que de dire que de les 150 000. pieds de bois, il s'en embarquera 40 000^te. à Autun, qui à raison de vingt sous donneront 40000^te.

2. le grand nombre de forges et de fourneaux qui sont aux environs d'Autun, les différentes espèces de fer en fonderie qu'on y fabrique, la qualité de ces fers, qui les rend propres à tous les ouvrages, peuvent faire espérer qu'il s'embarquera chaque année quatre bateaux chargés de cette marchandise, chargés chacun de 100 milliers, ce qui à raison de 30^s le millier donnera 6000^te

3. l'abondance des mines de charbon fossille, qui sont aux Alouettes, leur bonne qualité, le besoin qu'on a de cette denrée, la facilité de s'embarquer, font croire qu'il s'embarquera au moins dix bateaux par année, chargés de cette marchandise, il portera chacun 15. voyes qui à raison de 6^lt. la voye donneront 90^te ce qui pour les dix bateaux produira 540^te

4. la grande étendue des bois, qui couvrent nos montagnes et nos plaines, leur nature qui les rend propres à tous les ouvrages, soit de marine soit de charpente, soit de détail, annoncent assez qu'il s'embarquera chaque année deux mille pieds pour la marine, portant chacun 2000^te pieds cubes, qui à raison d'un sous donneront 200^te

deux mille de bois quarré chargé chacun de 900 toises qui à raison de 2^s la toise produiront 450^te

quatre bateaux de bois de refend ou de merrain qui à raison de 150^te chacun produiront 600^te

deux bateaux d'échalas qui à raison de 15^te chacun donneront 240^te

deux bateaux de boisselerie qui à raison de 150 chacun donneront 300^te

neuf bateaux de charbon de bois chargés chacun de 300

qui à raison de dix sous chacun donneront par an 2400ᵗ
et au moins 1000. voyes de bois à chauffer qui à raison de
10ˢ. donneront 500ᵗ

5. quant aux batteaux neufs, il est sur qu'il s'en construira
beaucoup, pour servir à la navigation de Labrive en
Lallies, puis que les bois propres à les construire sont très rares
dans les pays que les rivieres arrosent, ce qui se prouve par
le prix exorbitant que l'on met à chaque piece, et que nos
bois sont encore en entier sur le pied, et très propres à
fournir abondament les courbes nécessaires à les constructions.
D'un autre coté, il est juste (et cela se fait sur tous les rivieres)
d'imposer sur les bateaux neufs un droit particulier, outre
celui qui sera assis sur les marchandises qu'ils porteront
nous l'avons déterminé à 5ˢ. chacun et comme à figure qu'il
est, il se fait peu à cinq ou six bateaux ou bascules, qui
s'embarquent à Guide à dix pour, ne pouvant être chargés,
parceque la riviere n'est pas praticable, il est donc évident
que ce nombre augmentera, puis que avec l'espérance de les
vendre, outre qu'ils ne soient pas employés, ou en trouvera sur le
champ toujours assés de marchandises pour les charger: mais
au lieu d'augmenter en nombre, réduisons le à 300. qui à
raison de 4ˢ. donneront chaque année 1200ᵗ

6. il y a trop d'étangs, dans les environs de Labrive, pour
que l'on n'espere pas de voir embarquer sur cette riviere
au moins quatre bascules, qui à raison de 40ᵗ chacune
donneront. 160ᵗ

7. nous supposerons sans crainde d'être taxés d'exagération
que toutes les autres marchandises, dont nous avons parlé

et que l'on peut mettre dans le commerce, chargeront
chaque année huit batteaux portant 100. milliers chacun
ce qui à raison de vingt sous par milliers donnera 1200ᵗ
8. il se trouvera bien à Guide 20. batteaux vieux par an,
et en leur faisant payer à chacun 10ᵗ cela donnera 200.
9. enfin on peut croire que les marchandises d'importation
donneront bien aussi chaque année huit batteaux, chargés
chacun de 100. milliers, qui à raison de 3ᵗ. le milliers donneront
par an 2400ᵗ.

Je réduis à cette spéculation, que cent de Labrive
doit produire chaque année, savoir:

1. en vins	40 000ᵗ
2. en fers et fonderies	600.
3. en cercles d'bois fendu	540.
4. en bois de marine	200.
5. en bois quarré	450.
6. en bois de refend ou merrain	600.
7. en échalas	240.
8. en boisselerie	300.
9. en charbon de bois	2700.
10. en bois à chauffer	500.
11. en batteaux neufs	1200.
12. en bascules de poissons	160.
13. en toutes autres denrées	1600.
14. en batteaux vieux	200.
15. en marchandises d'importation	2400.
Total	51690ᵗ.

nous ajouterons avec le Sieur autoine, le produit de la
vente des chutes d'eau, propres a faire des usines, et qui
porte à 29 to 9t. 13. 9d et comme lui nous diminuerons chaque
année la somme de 12000t. pour les dépenses ordinaires,
qui réduit notre produit a la somme annuelle de
17, 690t.

Il faudroit maintenant recommencer ici la balance
des revenus et des dépenses, comme le Sieur antoine la
fait d'après les suppositions, mais ce travail nous paroit
superflu - nous dirons seulement, qu'il avec un produit
net de 34, 000t. par an, le Sieur antoine a prouvé, que
tout le cours de 25 années les entrepreneurs auroient un benefice
de 220, 551t. 3s. 7d. Il est aisé de voir, quel seroit celui
qu'ils auroient en substituant dans cette étendue de tems,
la somme de 17, 690t à celle de 34, 000t.

nous ne craindrons même pas de dire que ce benefice
seroit trop considerable, qui donneroit la liberté de
faire un bail moins long que de vingt années, et
faciliteroit par ces épuisements le moyen de diminuer les droits,
objet dont il faut spécialement s'occuper, par qu'il
est utile au public

§. 3.

distribution des droits de peage.

on voudra bien se ressouvenir que nous avons dit, et a cequi
nous semble que nous avons prouvé, qu'il étoit convenable de
distribuer les droits à chaque écluse.

nous avons encore dit et prouvé, qu'il y aura dix écluses
sur le canal de Loing, sans compter celle de Guignon,

qui fera la onzième, que depuis authon jusques au moulin
du bas Il y en a huit, et que cette espace de chemin
fait plus de la moitié de la route, nous avons cru qu'il
falloit distribuer les droits, de telle sorte que la moitié se
paye dans la premiere partie, et cela 1°. parceque dans
la partie supérieure, il y a plus d'écluses, par consequent
plus d'embarras, plus de tems à employer &c. 2°. parceque
la partie inférieure profitera des eaux de la partie supérieure,
et qu'il paroit juste que le bas de cette riviere, contribue
aux dépenses de la partie qui le soulage.

on peut voir la dessus notre memoire page 164.

cette distribution principale étant faite, voici comment
nous voudrions que le droit se payat, en supposant le
droit entier à six deniers sous.

1. à l'ecluse d'authon		3.
2. à celle d'ormé		1
3. à de laisy		1.
4. à celle de chasseux		1.
5. à celle d'étang		2.
6. à celle de la barbonnas		1.
7. à celle de la bouillaye		1.
8. à celle de Rouanges		1.
9. à celle du moulin de bas		1.
10. à celle de de Vernisy		4.
11. à celle de la rochette		4.
Total		20.

nous avons placé dans la liste précédente l'opération d'Auteuil, parceque il est juste qu'on paye un droit en partant. nous y avons mis les trois vingtièmes, afin qu'on puisse y prendre à l'avenir, ce que l'on pourra donner à m. de Barbançon, propriétaire de l'écluse de Meudon. sans cela on n'auroit mis qu'un vingtième à Auteuil, et l'on auroit distribué les deux autres l'un à Laisy, et l'autre à la Courtille. /.

Tableau

de comparaison, entre

La Spéculation de Mr. Antoine et celle

de la Ville.

des comparaisons entre la spéculation
sur les droits, qui s'imposeront, sur les
marchandises, qui descendront, ou remon
Pour en trouver le montant annuel
entrepreneurs pourront facilement se
feront, pour rendre l'Arroux navigable

1.
Vins.

Le St. antoine suppose 100. Bateaux chargés chacun de 200.
pièces de vin, qui porteront 20000. pièces et chaque
pièce payant 1t. 10s. de droits, cela produira annuellement
30000t.

Le Pont antoine et celle de la ville d'autun
canal de l'Arroux sur chaque espece de
vers cette riviere
établis que les charges d'droits, la
que d'années seront remplis des dépenses qu'ils
avoir un bénéfice considérable.

. . . . . Laville espere 200. Bateaux chargés chacun de 200. pièces
de vin, qui porteront 40000. pièces, laquelle à raison de
vingt sols par pièces, donnera 40000t.

2.
Fers.

Le. Bateaux chargés chacun de 100. milliers, qui à raison
de 40s. par milliers, donneront chaque année 800t.

. . . . . on doit espérer plus de quatre Bateaux par an chargés de
fer. Le droit à raison de 2t. par milliers n'est pas trop fort
mais quand on n'auroit que quatre Bateaux cela donneroit
par an 800t.

3.
charbon fossile

Le. Bateaux qui s'embarqueront à autun chargés de 100. milliers
chacun, donneront à raison de 1t. par milliers, 400. deux
Bateaux pourront s'embarquer à toulon, il payeroient
deux sols par milliers pour les deux écluses qui restent à
passer et qui donneroit 120. entour pour cet article 520t.

. . . . . il doit s'embarquer plus de quatre Bateaux à autun, mais
quand il ne s'y embarqueroit que cette quantité, en prenant
1t. par tonneau et que fait huit livres par voye, la voye
étant composée de huit tonneaux, comme chaque bateau
porte 15. voys, chaque bateau donneroit 120t. et pour les
quatre 480t. Il doit s'embarquer de même plus de deux
Bateaux à toulon, mais quand il ne s'y embarqueroit que cette
quantité, en prenant dix sols par tonneau, en partant que
doivent tous, les deux Bateaux donneroient 120t. entour
pour cet article 600t.

4.
charbons de bois

Six Bateaux s'embarquant à autun chargés chacun de 100.
milliers — Six Bateaux s'embarquant le long de l'Arroux
chargés chacun de 100. milliers — et par une proportion,
supposer qu'il s'en embarquera neuf à autun, qui payant
1t. par milliers donneront 1800 L

. . . . . en adoptant la supposition de neuf Bateaux s'embarquant
à autun, comme il s'embarque de 600. tonneaux en
important dix sols par tonneaux, chaque bateau donnera
300t. et pour les neuf 2700t.

5. 188

bois pour la marine et la charpente

Le sieur antoine Lapposte epalve bateaux, chargés chacun de 6154. pieds cubes de bois, à deux sous 6 deniers par pied cubes, donneront 192. 6. 3. et pour les 4. 769. 5.

6.

bois de refend ou de mairain

trois bateaux chargés entiers de 666. de mairain à 15. pour cent, donneront 399. 10.

7.

échalas.

deux bateaux chargés de 1818. botes, qui à raison de deux sous 6 deniers par botes, donneront 227. 5.

8.

Boisselerie deux

deux bateaux chargés de 6666. rouelles ou douzaines, à raison de dix sols par douzaine, donneront 1375. 15.

9.

bois a chauffer

25. bateaux ou radeaux, qui tous porteront 2083. mesures vingt sols la mesure, donneront 2085.

10.

bateaux neufs.

200. bateaux qui à 4. chacun, donneront 800.

11.

bas culs de poisson

4. bas culs, qui à raison de 40. chacun, donneront pour la somme de 160.

189.

Lesieur antoine Lapposte epalve deux trains pour la marine, chaque train portant 2000. pieds cubes, à cinq sous par pied cube, ils donneront 200. deux trains de bois quarré, le chargement chacun de 900. toises à cinq sous par toise donneront 450. en tout pour cet article 650.

trois bateaux chargés de douze milliers chacun, chaque millier composé de 23. cents. Le millier payera 15. ce qui fera pour chaque bateau 180. et pour les trois. 540.

deux bateaux porteront chacun 800. de chevrons, chaque cent composé de 208. bottes, en imposant 15. par cent, ils donneront 240

deux bateaux de boisselerie: chaque bateau le chargement payé comme le mairain, ainsi les deux donneront 360.

nous estimons qu'il faut diminuer cet article de moitié parceque la quantité de bois à chauffer, qui se trouvera portera ne sera pas aussi considérable que Lesieur antoine Lapposte, ainsi cet article ne sera que de 1061. 10.

ce bateau trois chaque amené plus de 200. mais quand le nombre n'iroit que là, cela donneroit 800

quoique le nombre de bas culs ira plus fort que quatre, en adoptant cette supposition, cela donnera 160.

12.
Toutes autres marchandises.

Lesd. anvoine suppose que tous Bateaux suffiront pour tous les autres marchandises. il demande 7t. par milliers, et comme il suppose que chaque Bateau portera cent milliers, cela donne par an 800t.

13.
Bateaux remontans à vuide

2o. Bateaux vuides remontans à vuide payeront dix tiers jusques a milan : cela donnera 200t

14.
marchandises d'importation.

Lesd. anvoine les a oubliés dans la spéculation

Il résulte de la que le total des sommes ... de 51,985t. 10s. ce qui fait une ...

Et il résulte des suppositions, que les entrepreneurs pourront dans 20. années le canal navigable, après quoi raison le ce qui qu'il soit assés évident que la navigation soit plus promptement établie le assés, pour avoir un avantage réel, il donnera pour faire rentrer les fonds qu'ils auront avancés

. . . . . La ville admet la meme supposition, quoi qu'elle soit évidamment trop forte. mais au lieu de 7t. elle demande 6t. par milliers ce qui donnera 1600t

. . . . . La ville adopte cette supposition. cy 200t

. . . . . Il est bien sur qu'il s'importera beaucoup de marchandises que nous pouvons supposer, qu'il faudra au moins, cent bateaux pour nous les amener, ces bateaux chargés de 100. milliers chacun, à raison de 6t. par milliers, donneront 1600.

antoine et de la somme de 38836t. 15. et celui de la ville

différence de 13148t. 15. par an.

antoine a faits, qui est 38836t. 15 de recette par an, les

rembourser des dépenses qu'ils auront faites, pour rendre

feront ils, Le produit annuel est de 51985t 10.

trouveront pas dans les premières années et jusques à ce que le

produit de 51985t. 10. ils en trouveront cependant toujours

dont ils jouiront pendant les 20. années, qui vaudroit leurs

Projet

de la requête à présenter au conseil pour obtenir la navigation de l'Arroux.

Sur la requête présentée au Roi par les maires, échevins et habitans de la ville d'Autun, Contenant que le projet de rendre l'Arroux navigable depuis Autun à Digoin, devant fertiliser les contrées que cette rivière arrose, et animer le commerce entier de la Bourgogne, il ose être dessiné s'occuper sérieusement d'une entreprise aussi utile et aussi nécessaire.

La Bourgogne ne peut communiquer que par terre avec les provinces septentrionales et occidentales de la France, elle a bien un port sur la Loire, mais ce port se trouve placé malheureusement à l'extrémité méridionale, il est éloigné de toutes les richesses

en rendant l'Arroux navigable jusques à Autun, on y quelque sorte amène la Loire jusques au milieu de la Bourgogne, on donne au commerce, soit pour l'importation, soit pour l'exportation, un moyen sûr, prompt et facile.

Autun semble être l'entrepôt nécessaire de la Bourgogne, tous les vins, qui sont les vraies richesses de cette province, se récoltent à deux lieues à la ronde et les grands chemins, qui y aboutissent, en facilitent le transport jusques à cette ville.

Aux environs de cette ville, se trouvent plusieurs mines de charbon très abondantes et de la meilleure qualité, les campagnes sont couvertes de bois immenses, le bois seul se vend chaque année dans l'Autunois soit dans le Charollois, pour 150,000 l.t environ. il y a des usines de plusieurs espèces, on y fabrique des fers de toutes les qualités

ou y fait des bouteilles, des verres à vitre, des papiers &c. &c.

mais toutes ces manufactures languissent, parce qu'elles n'ont aucun débouché, qu'elles ne travaillent que pour le pays où elles se trouvent, et que la consommation en est très médiocre.

Il n'est même pas possible de faire autrement, car la plupart de ces marchandises ne peuvent pas se transporter par terre, il en coûteroit trop, et quand on voudroit en faire la dépense, on ne le pourroit pas, les chevaux manquant dans toute l'automne, on ne s'y sert que de bœufs et ces animaux sont trop lents pour des voyages de long cours.

C'est surtout par rapport au commerce des bleds que le canal est nécessaire, il sera à la portée de riches plaines de la Saône où l'on recueille de si bon froment, et sur les bords de la Loire des seigles en abondance; ces grains restent sur les lieux, parce qu'on ne sait comment les défaire, le commerce languit dans cette partie et on ne se livre pas à l'agriculture, autant qu'on le feroit, si le transport étoit facile.

Si l'Arroux devient navigable toutes les difficultés disparoissent, on remettra dans le commerce une quantité de marchandises qui se consomment sur les lieux et à bas prix, nos manufactures reprendront de la vigueur, il s'en établira de nouvelles et l'industrie renaîtra dans un pays, qui semble n'attendre que la permission de devenir riche.

par le canal et en communiquant à la Loire, la Bourgogne enverra ses vins, ses bois, ses fers &c. jusques à l'océan pour les répandre par toute la France et les faire passer dans nos colonies et chez l'étranger.

en échange, les provinces voisines viendront à la Bourgogne les denrées qui lui manquent et la ville d'Autun sera le dépot, où les marchandises se réuniront de toutes parts.

aussi en tout tems a-t-on pensé à rendre la Loire navigable, le célèbre Jeannin voulut faire exécuter ce projet, les délibérations mêmes en furent faites et s'il n'eut pas lieu dans ce tems, ce fut que la raison des malheurs de l'état.

on y est revenu plusieurs fois, mais toujours on a été forcé de l'abandonner non à raison de l'impossibilité de l'exécuter ou de son peu d'utilité, mais par ce que des causes politiques ont arrêté cette entreprise: mais il n'en n'est pas moins vrai, que dans tous les tems, on a senti combien cette navigation étoit nécessaire et profitable.

elle l'est tant qu'aujourd'hui même et quoique cette rivière présente plusieurs écueils, quoique plusieurs marchands y ayent fait des naufrages presque nécessaires, on ne laisse cependant, et on y embarque à tous moments des marchandises au hasard de tout ce qui peut arriver.

Donc il est vrai que la situation des lieux et la nature même des choses demandent qu'il y ait dans ces contrées une navigation établie.

C'est ce que tous les commerçans de la Bourgogne désirent et à la première nouvelle qu'ils ont eu des mouvemens que les habitans d'Autun vouloient faire, ils se sont hâtés de se joindre à eux et de les prévenir par des attestations, qui seront joints aux présents. on y joindra aussi un mémoire plus détaillé sur l'utilité de cette navigation et où cette matière a été traitée dans le plus grand détail et éclaircie jusques à la démonstration.

ces mémoires furent présentés à M. l'Intendant de
bourgogne, de la part des maire et échevins d'autun, leurs
vues ne pouvaient manquer d'être accueillies, d'un magistrat
qui veut et cherche le bonheur de la province qui est confiée
à ses soins. en prisant les tournées dans toutes les villes de
son département, il se réserve à autun et a bien voulu
faire par lui même, et avec la plus grande attention toutes
les observations locales et relatives à ce projet.

par ses ordres, la communauté assemblée et les habitans
ont applaudi dans une assemblée générale et d'une voix
unanime à un projet, qui doit leur être évidemment
avantageux.

par ses ordres, le sieur arthaine sous ingénieur des ponts et
chaussées de bourgogne a pris les niveaux de l'Arroux et
a dressé tous les plans, et devis estimatifs des ouvrages à faire
pour rendre cette rivière navigable, depuis autun jusques
à digoin.

Tous ces plans et devis seront joints à la présente. il en
résulte que non seulement cette entreprise est possible,
mais encore qu'elle est d'une exécution très facile et peu
coteuse.

on ne change pas le cours de la rivière, il ne s'agit que
de la baliser, pour la rendre propre à la navigation, ce
qui que le sieur Arthaine ait comme il le devoit, porté
toutes les estimations au plus haut, l'entreprise ne passera
pas 200,000 ℔.

cette somme n'est pas exhorbitante, elle n'est comme rien
en comparaison du bien que ce projet doit faire à
toute la bourgogne, et quelque parti que l'on prenne pour

les écluses, soit que la ville d'autun se charge de faire faire
par elle même tous les ouvrages nécessaires, soit qu'elle les
délivre en entreprise, et qu'elle cede en engagement aux
entrepreneurs pendant quelques années, le produit de ce
canal, il est évident que dans les deux cas, on ne peut que
gagner, sans charger le public.

Le public ne sera pas chargé, parce que personne ne sera
forcé de se servir de la rivière d'Arroux, pour le transport
de ses marchandises, on sera volontairement libre de prendre
cette route, si elle convient.

mais il n'est pas à craindre que l'on la néglige, car dans
le mémoire sur l'utilité de cette navigation on verra en
détail que celui qui voudra conduire les marchandises à
digoin, pour les embarquer sur la loire, et les transporter
à paris et ailleurs, soit qu'il veuille les y mener par
terre, il lui sera plus commode et moins coteux, de les conduire
par le canal de l'Arroux. comment donc ne pas croire que
cette route sera extrêmement fréquentée, puis que l'intérêt
pécuniaire y appellera les marchands de tous côtés?

elle le sera nécessairement, et cette navigation produira
des sommes assez fortes, pour payer les intérêts de l'argent
qui avancera, et pour rembourser chaque année une
partie du principal.

c'est d'après ces vues que le tarif joint aux présents
actes fixé. et lors que les dépenses à faire seront remboursées,
par le produit de la navigation, alors et comme il n'y
aura plus que les frais d'entretien et accessoires d'icelui à
remplir, on pourra le cas de demander et d'obtenir un
tarif plus modéré.

comme cette navigation est possible et d'une exécution

aisé et que curieuse, comme elle est en elle même très utile
et même nécessaire à la Bourgogne, c'est avec la plus grande
confiance que les Supplians, osent s'addresser à sa majesté
pour les Supplier d'agréer un projet, qui doit faire jouir
une des plus belles et des plus riches provinces de son royaume,
d'un avantage naturel et solide, et qu'elle attend depuis
plusieurs années.

Ils espèrent que pour faciliter l'exécution de ce projet, sa
majesté voudra bien les exempter des droits d'amortissement
marc d'or, finance sols pour livres et autres, qui les pourroient
leur les revenus des villes, et les biens de gens de main morte,
puis que dans le droit que la ville d'Auxerre percevra,
ne sera que le remplacement des deniers qu'elle aura
avancé et que de plus, son tour ne doit pas être en
cette partie plus grevé que celui des particuliers qui
entreprendroient ces ouvrages et qui seroient exempts
de ces droits.

à ces causes requièrent les Supplians, qu'il plaise à
sa majesté

Leur permettre de rendre navigable la rivière d'Armançon
depuis Auxerre jusques à la Loire, de faire pour l'exécution
de cette entreprise, tous les travaux nécessaires et détaillés dans
les plans et devis, donnés par l'ingénieur, de prendre pour
la construction des écluses, canaux, attelieres, chantiers et
autres édifices pour l'entrepôt des bois et marchandises
dans le terrain, qui sera jugé nécessaire, à la charge de
dédommager les propriétaires de gré à gré, sinon à dire

d'experts, dont les parties conviendront, ou qui à défaut
seront nommés d'office par le Sr. commissaire départi dans
la province de Bourgogne, et sans que les contestations, qui
arriveront puissent retarder l'exécution des travaux.

Pour indemniser les Supplians des dépenses qu'ils sont
obligés de faire, leur permettre de percevoir au profit
de chacun d'eux les droits énoncés au tarif annexé aux
présentes et dans la forme et portée, les quels droits seront
payés par toutes sortes de personnes, de quelque qualité et
condition qu'elles soient, exemptes et non exemptes, privilegiés
et non privilegiés, et sur toutes espèces de marchandises,
comme aussi de faire construire sur les écluses de cette
navigation toutes les usines, qui se trouveront convenables
même de vendre le droits à leur profit: sauf aux
Supplians à se retirer devant le conseil, pour demander
un tarif plus modéré, lors que avec le produits de celui
annexé aux présentes, on aura remplacé toutes les dépenses
nécessaires, pour rendre cette navigation en état.

Exempter les droits de péage et les ventes et achapts que les
Supplians pourront faire des droits d'amortissement, marc
d'or, finance sols pour livres et autres droits, mis et à mettre,
sur les revenus des villes et biens de gens de main morte.

Permettre aux Supplians de faire faire les Ps. ouvrages et
ameliorations d'iceux, à leurs frais et pour le payement d'iceux
les autoriser à faire les emprunts nécessaires, soit à constitut de
rente, soit par obligations exigibles, dans les pays où elles

ou lieu, avec hipotheque dans pour lespayemens des intérêts que pour le remboursement des emprunts, sur le produits des droits de la navigation : sous l'obligation par les Supplians, que les droits seront mis en régie, ou adjugés par des baux de six ou neuf années, en la manière accoutumée, suivant qu'il sera trouvé plus avantageux par led. Sr. intendant, lequel rendra tous ordonnances nécessaires sur la forme et la manière, dont les d. droits seront perçus, que le produit des d. droits, sera compté par les régisseurs ou fermiers, entre les mains du receveur de la ville, qui n'en pourra faire emploi, que sur les ordonnances particulières desdits commissaire départi, ou sur des mandats des officiers municipaux, de lui dûment visés, et que led. receveur rendra annuellement un compte de recette et dépense du produit des d. droits pardevant la communauté, lequel compte sera apuré et arrêté par lesdits sieurs intendant.

Autoriser pareillement les Supplians à accorder aux entrepreneurs des d. ouvrages, en tout ou partie, et pendant le tems, qui sera jugé convenable, le produit de lad. navigation, en les subrogeant en leurs lieu, place privilèges et hipotheques, et ce pour venir en payement des travaux qu'ils se chargeront de faire.

Ordonner que pour regler les différends contestations, qui pourroient survenir en l'exécution de cette entreprise soit à l'égard de l'estimation des indemnités, acquisition de terrein, et payemens d'icelle aux propriétaires,

chomage de moulins, démolition et réconstruction des digues, construction des écluses, voitures de matériaux, droits prétendus sur la navigation de cette rivière et autres difficultés, qui pourroient naître, pendant le cours des travaux et par la suite, les entrepreneurs, propriétaires, fermiers et autres personnes intéressées, de quelque qualité qu'elles soient et pour quelque cause que ce soit, de pourvoir sur, pardevant Mr. l'intendant de Bourgogne, auquel à cette fin la connoissance en sera attribuée, ainsi que celle des délits pour dégradations, dommages, prise de matériaux, perceptions des droits, et autres cas de cette nature, relatifs à la navigation, à elle interdite à tous autres juges, avec défenses aux parties de se pourvoir ailleurs, à peine de nullité de procédures, 300ᵗ d'amende et de tous dépens, dommages et intérêts.

Ordonner en outre que les Supplians ne pourront faire travailler aux ouvrages dont il s'agit, et à tous autres ouvrages, qui seront jugés nécessaires, sans y avoir été préalablement autorisés, par led. Sr. intendant et commissaire départi dans led. province de Bourgogne, à peine de tous dépens, que toutes lettres patentes nécessaires leur seront expédiées, expédiées du mois de mars, pour être vérifiées et enregistrées, où besoin sera, et exécutées selon leur forme et teneur, nonobstant toutes ordonnances, édits et déclarations, dons, concessions et privilèges, qui auroient pu être accordés, auxquels il sera dérogé.

Vû la requête des Supplians &ᵃ

jávois le dessein de copier icy Lárrest que conseil que M. le marécbal de marlborug obtint en 1728. au sujet de lecluse de gueugnon: jén avois laissé une copie exacte à Dijon de ville, mais elle aété perdue. Je ne peux donner icy que la note que jéne ay retenue, sur mes remerits.

Conseil en Lannée 1728. que M. le marechal de Latour marlborug, cygnale maternele de M. le comte de Barbançon entreprit de rendre navigable La riviere dárroux, depuis toulon jusques à la loire. La grande utilité qui devoit résulter de lexécution de ce projet, pour les particuliers de la province de bourgogne dans les heritages arrosés par la riviere dárroux qui y coule, determinale sieur commerey, adjudicataire des gros et petits octroys de toulon sur arroux, à aider au marechal de marlborug jusques à lexpiration des neuf années de son bail, la moitié des droits qui se percoivent sur les cruës, dans la banlieue de toulon, à raison de 20 sous par queue, à commencer le jour que la navigation de la riviere dárroux auroit lieu, depuis toulon jusques à la loire. Led. sieur commerey, fut fait ainsi que porte Lacte sous écriture privée du 10. mai 1728. attendu les grandes dépenses que led. seigneur de marlborug a charge de faire pour rendre led. riviere dárroux navigable, depuis toulon jusques à la loire.

quelques propriétaires voisins de led. riviere ayant éclairés sur leurs propres interets, ayant élevés des difficultés au marechal de marlborug, Le Roi Lui permit par arrest de son conseil du 29. Juin 1728. de continuer et achever les ouvrages commencés pour rendre la riviere navigable, depuis toulon

jusques à la motte Sainjean, pour ensuite Sur les procès verbaux et certificats, qui Seroient représentés, justifiants de l'établissement parfait de la navigation et par l'avis des Sr. Commissaire départi dans la province de bourgogne, être statué Sur la proportion des droits à lever Sur les marchandises, qui Seroient voiturés Sur cette riviere, ainsi qu'il appartiendroit.

ces droits furent réglés par autre arrest du conseil, du 27. 7bre 1729. dont on trouve ici une copie.

Le Syndic des états et plusieurs particuliers de cette province, s'étant rendus opposants à l'enregistrement des lettres patentes de 1729. Le parlement de bourgogne avant que de prononcer Sur cet enregistrement, ordonna par Son arrest du 3. 7bre 1733. que M. le maubourg et le Syndic des états, conviendroient d'experts pour reconnoître

1°. Si la navigation de la riviere d'arroux, depuis Toulon jusques à la loire étoit praticable,

2°. Si elle Seroit utile au commerce,

3°. Si elle porteroit un préjudice considérable aux communautés et aux particuliers, qui possédoient des heritages, Situés le cette riviere

en conséquence le marechal de maubourg, nomma pour Son expert l'Sr. de Reneaume ingénieur de Sa majesté et de son côté le Syndic des états nomma le Sr. Marin ingénieur de la province de bourgogne. ces deux experts, après avoir visité et parcouru les lieux, et entendu toutes les parties, ainsi que leur procès verbal du 1. Juillet 1733. en fait foi, répondirent, affirmativement Sur les deux premieres questions, contenues dans l'arrest du parlement et à l'égard de la troisieme, ils furent d'avis que la navigation de la

riviere d'arroux, loin de porter préjudice aux communautés et aux riverains, leur Seroit au contraire très avantageuse enfin ils firent un détail circonstancié, des différentes constructions et ouvrages propres à perfectionner cette navigation.

quelques uns après, c'est à dire en 1734. le marechal de maubourg et les parties opposantes à l'enregistrement de l'arrest de 1729. Séant réunies, il fut pris entr'eux un expedient, que le parlement homologua.

on en trouvera une copie dans ce recueil.

depuis cette époque, le marechal de maubourg fit tout ce qui paroissoit convenable pour rendre la riviere d'arroux navigable, mais les rochers, qui se trouvent aux environs de Gueugnon, offrirent de grandes difficultés, de Sorte que le marechal de maubourg, prit le parti de faire une écluse dans ce endroit et d'ouvrir un très long canal à côté, avec deux barrieres, qui Servent pour le service des batteaux et marchandises, ouvrages qui ont coûté environ 40000ᵗ.

néanmoins pour faire supprimer les droits de péage, que le marechal de maubourg, commençoit à percevoir, on insinua au contrôleur général des finances, que ces ouvrages n'avoient été faits que pour l'utilité de la forge de Gueugnon. ce qui fit rendre une ordonnance le 16. avril 1763. qui fait défenses aux représentans du feu marechal de maubourg, à leurs commis et préposés, de continuer la perception des droits de péage qu'ils exigeoient Sur la riviere d'arroux, aux écluses, portes, cette ordonnance qui ont été faites et construites pour l'utilité de la forge de Gueugnon, et ce jusques à ce que les dits représentans ayent

produit au greffe de la commission des péages, les titres sur lesquels, ils fondent la perception des d. droits et qu'ils en ait été ordonné autrement par le conseil.

cette ordonnance reste sans exécution

arrest du conseil du 10. mars 1771. qui supprime tous les péages situés dans l'étendue de la généralité de Dijon, dont les propriétaires ou possesseurs n'auroient pas représenté les titres au greffe de la commission des péages. Lélat qui est annexé à cet arrest comprend les représentans de feu maréchal de mouchy, dont les péages sont situés et il dit par cet arrest, sur la rivière d'Arroux, à des écluses construites pour les forges de Gueugnon.

cet arrest réveilla M. le comte de Barbançon. il présenta requête au conseil, Le ..... où il tache de prouver, que ces ouvrages n'ont été faits que pour la navigation, et qu'ils étoient inutiles à la forge de gueugnon. il l'établit, en disant que les forges de gueugnon ont été construites en 1734. et que ce n'est que dix années après, que les écluses de l'Arroux ont été construites, qu'ainsi elles n'étoient pas nécessaires pour la forge, qui a subsisté longtems sans ce secours.

Il demanda „ qu'il plut à sa majesté, sans s'arrester ni avoir égard à l'ordonnance de 1765. qui défend aux représentans du feu maréchal de mouchy, de continuer de faire percevoir les droits de péage qu'ils éxigeoient, sur la rivière d'Arroux, et à l'arrest du conseil du 10. août 1771. qui a supprimé ces mêmes droits, lui permettre en sa

qualité d'héritier de feu maréchal de mouchy, son aïeul, de continuer à faire percevoir les droits de péage à lui attribués, sur la rivière d'Arroux par l'arrest de 1729. comme par le passé, c'est à dire, à raison de la moitié ordinaire de ceux portés au tarif, inséré dans les d. arrest et lettres patentes, ce qu'il plaira à la majesté de fixer, à la charge par le suppliant d'entretenir les ouvrages, qui rendent la navigation praticable en conséquence ordonner à tous marchands, voituriers et autres qui feront embarquer des marchandises, pour les rendre sur l'Arroux, en passant par les écluses d'Autun de Gueugnon, d'en payer les droits de péage entre les mains de ses préposés, conformément à ce qui sera fixé par l'arrest qui interviendra à peine de 500 ℔. d'amende et de saisie et confiscation des marchandises à son profit, et au cas où la majesté feroit difficulté de l'ordonner ainsi, attendu l'inexécution de quelques ouvrages nécessaires à la navigation de la rivière d'Arroux, dans ce cas l'autoriser à faire achever ces ouvrages, pour après leur entière perfection, les droits de péage être par lui perçus en entier, conformément au tarif inséré dans l'arrest du conseil du 29. 7br. 729. et aux lettres patentes qui l'ont suivi „

Les choses en sont restées là, Jusques au projet de la rivière d'Autun, et comme on ne peut pas rendre la rivière d'Arroux navigable, Jusques à la loire, sans passer par le canal et par l'écluse de gueugnon, Lesp. antoine s'est occupé de ces objets dans un mémoire que l'on va lire.

Les réflexions qui s'y trouvent ont déterminé la ville à entrer en composition avec M. de Barbançon, M.

L'intendant a voulu bien être le médiateur. nous convînmes de certains articles, enfin tout fut terminé, et nos conventions réciproques font une partie des dispositions de l'arrêt du conseil, que la ville a obtenu pour la navigation de l'arroux.

on trouvera dans les pièces justificatives, celles qui concernent l'écluse de gergnon, cette écluse faisant une partie de notre navigation.

XI.

Mémoire

Sur L'écluse de gergnon.

M. le Maréchal de Mauroux proposa et obligea de faire baliser la riviere d'Arroux depuis autun jusques à la loire. il obtint en conséquence un arrest du conseil en 1728. qui lui adjugea certains droits sur toutes espèces de marchandises, qui seroit voiturés sur la riviere; mais n'ayant rempli qu'une partie de ses obligations et ayant exigé les mêmes droits de tous les marchands, qui faisoient des grands lieus bateaux par L'ecluse qu'il avoit fait construire, quelques uns se plaignirent aux etats de chalons et par arrest de Lapédiens rendu en 1734. M. de Mauroux fut condamné de son consentement a laisser passer par son écluse et empellement, tous les bateaux, sans percevoir aucuns droits et a entretenir en bon etat les écluses et empellements.

en 1756. ou 1758. Le sieur Landevant marchand de bois à toulon ayant fait passer plusieurs bateaux sur l'arroux, M. de Mauroux exigea de lui quelques droits, ce marchand prétendit delivrer sa marchandise ne put l'empêcher de payer, mais il ne differa pas

à porter sa plainte aux états du charollois, qui d'une cette plainte allorsen former une instance à M. de maubourg, au moment que leur réunion aux états généraux de bourgogne, fut prononcé, en sorte que les choses en sont restées là, et M. de maubourg a continué d'exiger jusques à sa mort, les droits, ce qui a dégouté les marchands et leur a fait prendre la parti de voiturer leurs marchandises par terre.

La sieur mathieu notaire à dijon, fermier des forges de gueugnon, n'a jamais perçu aucun droits sur le passage des batteaux, et n'a pas fait la moindre difficulté pour faire ouvrir sans retard les portes de l'écluse, de sorte que cette partie de navigation n'a point souffert de difficulté pendant le bail du sieur mathieu, et ses fils, qui en obtenu de leur père, régissoient les forges, le sont toujours conduits par les mêmes principes.

Quelquefois des particuliers de gueugnon, qui voudroient faire monter ou descendre des petits batteaux pour le service de la pêche ou de la chasse, ou pour porter quelque petite quantité de bois, ne pouvoient aisément obtenir l'ouverture de l'écluse, mais il n'en résultoit aucun inconvénient pour le commerce, et lorsqu'on faisoit passer un grand bateau, on n'empêchoit pas de faire entrer à coté tous les petits batelets, soit qu'ils appartinssent au propriétaire du bateau, ou à d'autres particuliers. cette complaisance étoit bien suffisante. on sent en effet que s'il eut été besoin à faire passer toutes les barques,

qui se présentent, cela entraineroit de grands inconvéniens. Le même pecheur ou batelier ne feroit que monter et descendre, souvent sans aucun objet déterminé bien marqué.

L'écluse de gueugnon est placée sur un canal droit, tirant du nord au midi, et ayant 461. toises de longueur, dont 38. en amont de l'écluse. ce canal n'a que la largeur nécessaire pour le passage d'un seul bateau, sinon près la tête de l'écluse, il y a un bassin capable d'en contenir quatre ou cinq.

L'écluse de gueugnon est composée de deux grands murs bajoyers de 140. pieds de longueur chacun, sur onze pieds de hauteur. les portes d'amont sont à 114. pieds de distance de celles d'aval, au moyen de quoi des bateaux de 100. pieds de longueur et davantage pourroient y passer facilement: mais on n'en voit pas d'aussi longs sur les rivières de loire et d'allier.

Les deux murs bajoyers sont à 15. pieds de distance l'un de l'autre, ce qui est la plus grande largeur qu'ayent les batteaux en usage, sur les mêmes rivières.

Le fond du bassin entre les portes et les murs bajoyers n'est point pavé, il est seulement traversé par des pieux de bois, posés de distance en distance. les portes sont faites avec peu de soin, elles laissent perdre beaucoup d'eau, ce qui au reste est plus préjudiciable à la forge, qui doit aller en tout tems, qu'à la navigation, qui ne sera que momentanée.

au couchant, et à trop peu de distance du Sas de
L'écluse et parallement, est le courant des roues de la
forge, lors que le Sas de l'écluse est plein d'eau, les
eaux en passant à travers la maçonnerie de Bajoyer,
tombent en assés grande abondance dans le courant des
roues de la forge et dégradent par consequent la
maçonnerie. plusieurs fois on a fait esperer que pour
réparer le mur et empecher ces filtrations, mais on
n'a jamais pu y parvenir, que pour peu de tems, à
cause qu'il n'y a pas derriere le mur un espace suffisant,
pour y former un massif de bonne terre glaise, bien
compacté. ce défaut rendra toujours L'entretien de
L'écluse de gueugnon assés dispendieux, car on feroit
la maçonnerie entierement en pierres de taille, qu'il
seroit bien difficile de parvenir à empecher les eaux
de la pénétrer.

Les écluses, les forges de gueugnon et tous les batimens
des Seigneurs sont placés au dessus et au nord du bourg.

en établissant la navigation de L'arroux, au moyen
de L'éxécution des ouvrages projettés par les devis,
plans et details arrestés le 10. mai 1776. Serait il nécessaire
de faire de nouveaux arrangemens relativement à
L'écluse de gueugnon? faudra t'il que la ville d'autun, puisse
se faire autoriser par arrest du conseil, à faire construire
les ouvrages nécessaires et à percevoir des droits sur les

bateaux qui navigeront, réunis à la propriété qu'elle
aura des ouvrages, qu'elle fera faire, celle de L'écluse de
Gueugnon, pour qu'elle puisse en aucun cas regarder le
Seigneur de gueugnon? ou bien conviendra t'il de laisser la
propriété de cette écluse au Seigneur?

Il semble que ce dernier parti présente moins de
difficulté.

cette écluse est faitte de maniere de être assés dispendieuse
pour son entretien, en suivant ce qui se pratique, on doit
y donner le passage aux Bateaux, sans y percevoir
aucuns droits. cette écluse groupée avec des ponts, des
ouvrages servans de forge et entierement enclavée dans
des fonds de terres, appartenans au seigneur deviendroit
une objet de contestation continuelle, si elle ne restoit
au même propriétaire. comme il en retire aucun
bénéfice, pourquoi la lui ceder? la ville d'autun en
Supportant augmenteroit les frais des entretiens, sans
elle est chargée, sans augmenter ses revenus. on ne
parviendra pas à déposseder le Seigneur de gueugnon,
de son écluse, sans de très grandes difficultés. les
arrets de 1728. et 1736. sont des titres pour lui, qu'il ne
laissera pas cadrer sans opposition de sa part: matiere
à un procés peut être indeterminable et capable, si on
le commence avant que d'établir la navigation, de
retarder cet établissement, pendant bien des années,
et occasionner de très grands frais à la ville d'autun,
pour soutenir le procés.

cette ville ne seroit probablement guere fortifiée si elle devoit attaquer, ni surtout prématurément en tous cas auparavant avoir des titres. ce seroit peut-être un moyen, auquel le projet n'eut jamais lieu; tous les propriétaires ~~fonds~~ riverains pourroient se joindre au seigneur de gueugnon et disputer la place à la ville d'autun. dans quel embarras elle se trouveroit elle pas?

son interet est d'aller vite à l'obtention de l'arrêt, qui l'autorisera à faire faire les ouvrages et à percevoir des droits sans songer, à l'écluse de gueugnon, qui restant à son propriétaire actuel, évitera des charges à la ville.

L'interet de la ville est d'avoir moins de charges possible, pour les entretiens: aussi bien loin de songer à la position des pendions de l'écluse en question, il seroit à souhaiter qu'elle put se débarasser de quelqu'une des autres écluses qu'il faudra construire.

La ville n'a à l'égard de l'écluse de gueugnon que deux choses à faire, la premiere de veiller à ce qu'il ne s'y perçoive aucuns droits en aucun tems, conformement à l'arrêt d'expédient de 1734. secondement à exiger l'entretien de cette écluse, soit toujours bien fait par son propriétaire, de maniere que le passage en soit commode et que tout le commerce de la riviere ne puisse souffrir du dommage.

il ne faut peut-être pas que la ville laisse appercevoir qu'elle veillera à l'exécution de ces deux points, cela pourroit suffire pour donner de l'ombrage et préparer des obstacles, la ville fera très bien de ne faire au conseil que des demandes très moderées, que personne ne puisse et n'ait interet de disputer: permission de faire des ouvrages en indemnisant de tous dommages et interet; permission de faire percevoir des droits pour payer ces ouvrages et leur entretien: engager à moderer ces droits après les frais de la premiere construction: ne faire percevoir que ce qui sera nécessaire pour l'entretien des ouvrages et leur amélioration, suivant que l'exigera l'interet public.

Voilà tout ce qu'elle doit demander et personne ne sera jaloux de son succès au conseil, à ce qu'il me paroit il importe de ne pas perdre de vue.

à l'égard de l'établissement du droit, la ville aura interet qu'il soit de plus grand rapport possible, pour que les ouvrages soient promptement payés, et qu'on puisse établir un moindre droit ensuite; elle a en même tems un interet contradictoire avec le premier, c'est que le droit soit assez moderé pour ne point affoiblir le commerce, et auquel naturellement il seroit, s'il étoit possible de l'affranchir de tous droits

ceux qui connoissent cette matiere et ont quelque connoissance des droits qui se perçoivent sur la Saone, la Loire, l'allier, le Rhône et toutes les autres

rivieres de france, verrons bien que si on prélevoit
au dela de 40,000^t. annuellement sur Lároux, le
commerce en souffriroit, que si on prélevoit une somme
moindre de 35,000^t. L'écluse prise ne seroit pas assés
avantageuse, pour que des entrepreneurs puissent s'en
charger, et pour qu'on puisse espérer de diminuer les
droits, après le payement nécessaire au payement des
constructions.

Si donc l'interest public est qu'on perçoive sur
Lároux 35. à 40,000^t. pour un droit, la ville
d'auben a encore interest, que cette perception se fasse
plutot sur les dix ecluses qu'il y a à construire, que
sur une, puis que cela multiplieroit les commis, les
écluses et les frais, sans aucun avantage.

Sur le mémoire intitulé Spéculations sur les revenus &c
on croit qu'il est aussi facile de répartir les 35. a
40000^t. de droits à percevoir sur dix écluses, comme
sur tout autre nombre. ce n'est pas le grand nombre
de bureaux de perception qui produira plus de
revenus, au contraire moins il y en aura, moins de
frais pour la régie.

Il seroit fascheux si le Seigneur de gengnon (auquel
on croit qu'il ne peut faire aucune espèce de difficulté
ni de demande) venoit lui même à se plaindre,
du projet qu'on a formé.

il ne passe aujourd'hui qu'environ vingt batteaux
annuellement par son écluse, cela ne devroit pas grand
pour la fermer et trouver un si petit nombre de fois par
année, et rien n'étoit plus naturel à M. des mauboux
den faire le sacrifice, lors qu'il étoit question de se
procurer en échange Le Saut très élevé d'une fort
courant, dont il sçavoit bien qu'il tireroit une bon
parti pour l'établissement de la forge, mais lors qu'il
passera 1200. batteaux, sans monter que descendans,
il est naturel de présumer qu'il demandera quelque
droit pour le payement de l'écluse et le service de
l'écluse. on croit qu'il ne faudra pas s'y opposer, en
observant cependant qu'il faut que ce droit soit
petit et seulement d'une somme de six ou huit
sous par batteaux pour les peines de l'écluse seulement
ce droit ne seroit pas sensible sur le commerce et
seroit regardé comme rien. on croit qu'un si petit
objet ne mériteroit pas la peine de faire le moindre
difficulté.

Je ne voudrois pas regarder comme un mal, de
voir les navigateurs auroient des droits à payer
à différentes personnes, à la ville d'auben ou à ses
représentans d'une part, et au seigneur de gengnon
d'autre. ceux qui connoissent les rivieres navigables
savent qu'on n'est pas en pays à différens seigneurs

ou particuliers, sans que cela fasse d'embarras ; on fait des arrangemens, au moyen desquels tous les droits se payent ordinairement en un seul endroit. par exemple sur la saone, cése à chalons, que l'on paye tous les droits de quelque espece qu'ils soient, sinon pour les bateaux qui chargent au dessous.

Tout consideré on croit, qu'on ne doit point s'inquieter de l'écluse de genegnon ; et dans tout ce qui regarde le projet, on peut se dispenser d'en faire mention, sinon autant qu'il est nécessaire, pour ne pas donner à croire qu'elle y ait été oubliée, par une réticence fondée sur quelque crainte. /.

conditions

proposés par M. le comte de Barbançon pour traiter avec la ville d'auban au sujet de l'écluse de genegnon.

Ces conditions se trouvent dans deux Lettres écrites par M. de Barbançon à M. L'intendant les 19. et 20. janvier

1. condition. le maintenue dans la propriété et jouissance de la riviere dans l'étendue de sa terre, et dans celle de ses écluses et de son canal.

Baudouin.

2. condition. quant à la fixation des droits, il promet de s'entenir pour le passage de ses écluses à ceux qui seront accordés par sa majesté sur chacune des nouvelles ecluses, que l'on se propose de construire

réponse. Les droits sur ces écluses ne sont pas pareils, on a eu des raisons pour les distribuer inégalement, et ces raisons sont dans les mémoires. le plus fort est de quatre vingtiemes (quatre sols de 20 sous) et il n'y a que deux écluses fixés à cy pour. deux le sont à deux vingtiemes, et le tout à un sol vingtieme. l'on croit que la seroit assés que de donner une somme à M. de barbançon.

cése ainsi qu'elle est fixé dans le projet du tarif envoyé à M. l'intendant et qui a été communiqué à M. de Barbançon. il paroit même par la lettre du 19. qu'il en est content.

3.e condition s'entretenir son canal et les écluses dans un état tel que la navigation y soit faite avec la même célérité que dans les autres canaux

Baudouin.

5. Il consent que le conseil renvoye pardevant M. Cécil tous les contestations qui s'éleveront dans l'étendue de sa lieue, relativement au service de la navigation.

Dauvet.

6. Il demande de nommer deux éclusiers qui desservira son écluse en le formettant et au serment et à leurs gretions, soit pour le service de la navigation, soit pour la comptabilité comme les autres éclusiers seront soumis, ainsi que tous seront soumis absolument aux mêmes règles.

Dauvet

7. Il consent qu'il ne paye aux éclusiers supérieures aux deux totalité du droit de la navigation sauf à compter, comme il offre de faire recevoir à son écluse la totalité du droit à payer, pour ce qui reste à parcourir, sauf à compter réciproquement à la vue des registres et acquit

Dauvet.

8. Il demande que sur la recette on paye ses éclusiers, ce qui revient au même, qu'il tienda compte de la recette en déduisant les frais de ses éclusiers

Réponse. Il semble que cet avis de prés entraine des difficultés qu'il faut éviter. M. le Barbançois choisira ses éclusiers et les payera, ensuite sera fait de la somme totale 7 compris sa recette, et la ville gardera les 19. autres sommes, en payant ses éclusiers — ou bien il faudroit diminuer sur la recette générale les gages de tous les éclusiers — et convenir encore que M. le Barbançois ne pourroit pas donner à ses éclusiers des gages plus forts et de plus grands avantages que n'auront les autres.

/.

EXTRAIT
DES REGISTRES
DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI.

Du sept Octobre mil sept cent soixante-dix-huit.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil, par les Maire, Echevins & Communauté de la Ville d'Autun, contenant qu'ils ont cru devoir s'occuper sérieusement dans ces derniers temps, du projet de rendre la riviere d'Arroux navigable depuis Autun jusqu'à Digoin, où cette riviere se jette dans la Loire : la grande utilité d'une pareille entreprise ne peut être révoquée en doute. La Bourgogne ne communique que par terre, avec les Provinces septentrionales & occidentales de la France. Elle a bien un port sur la Loire ; mais ce port se trouvant malheureusement placé à l'extrémité méridionale, il est éloigné de toutes ses richesses. Rendre l'Arroux navigable depuis Autun jusqu'à la Loire, c'est, en quelque sorte, amener le fleuve jusqu'au milieu de la Bourgogne, & faire participer cette Province aux avantages qu'il procure au pays qu'il arrose : la Ville d'Autun semble être l'entrepôt nécessaire de la Bourgogne, il se récolte, à portée de cette Ville, une très-grande quantité de vins, qui sont la principale richesse

du Pays, & les grands-chemins qui aboutiſſent à Autun, en facilitent le tranſport par terre juſqu'à cette Ville. On trouve aux environs d'Autun des mines de charbon de terre, très-abondantes & de la meilleure qualité; les campagnes ſont couvertes de bois, on en exploite conſidérablement chaque année pour le compte de Sa Majeſté, tant dans l'Autunois que dans le Charolois; il y a des uſines de pluſieurs eſpeces, on y fabrique des fers de toutes les qualités; on y fait des bouteilles, des verres à vitre, du papier, &c. &c. mais toutes ces Manufactures languiſſent, parce que n'ayant aucun débouché, elles ne travaillent que pour le Pays même, dont la conſommation eſt très-médiocre. Si l'Arroux devient navigable, l'ouverture d'un débouché facile mettra dans le commerce quantité de denrées qui ſe conſomment ſur les lieux & à vil prix; les Manufactures reprendront de la vigueur, il s'en établira de nouvelles, & l'induſtrie renaîtra dans un Pays qui ſemble n'attendre que la permiſſion de devenir riche. En communiquant par l'Arroux à la Loire, la Bourgogne enverra ſes vins, ſes bois, ſes fers juſqu'à l'Océan; ils pourront ainſi ſe répandre dans toute la France & paſſer dans les Colonies & chez l'Etranger; en échange, les Provinces voiſines rendront à la Bourgogne les denrées qui lui manquent, & la Ville d'Autun ſera le dépôt commun, où ces marchandiſes ſe réuniront de toutes parts. C'eſt ſur-tout relativement au commerce des bleds, que l'entrepriſe dont il s'agit paroît encore plus néceſſaire; l'Arroux eſt à portée des fertiles plaines de l'Auxois, où l'on recueille de ſi beaux fromens, & ſur ſes bords il croît des ſeigles en abondance; ces grains reſtent ſur les lieux, parce qu'on ne ſait comment s'en défaire; le commerce languit en cette partie, & l'on n'oſe ſe livrer à l'agriculture, autant qu'on le feroit ſi le tranſport des grains pouvoit en aſſurer le débit: de là vient que, dans tous les temps, on a penſé aux moyens de rendre l'Arroux navigable. Le célebre Préſident Jeannin voulut faire exécuter cet utile projet, la délivrance même des ouvrages fut facile, & s'il n'eut pas lieu alors, ce fut uniquement à cauſe des malheurs de l'Etat; on y eſt revenu pluſieurs fois, & toujours on a été obligé de l'abandonner, non à raiſon de l'impoſſibilité de l'exécution ou de ſon peu d'utilité, mais parce

que des cauſes publiques ont traverſé cette entrepriſe; il n'en eſt pas moins vrai que la navigation de l'Arroux a toujours été regardée comme utile & néceſſaire; elle l'eſt tant, qu'aujourd'hui même, quoique cette riviere renferme pluſieurs écueils, & qu'il y arrive ſouvent des nauffrages preſque inévitables, on ne laiſſe pas néanmoins d'y embarquer très-ſouvent des marchandiſes au haſard de tout perdre, tant la ſituation des lieux, ou la nature même des choſes demandent qu'il y ait dans ces contrées une navigation établie: c'eſt auſſi le vœu unanime de tous les Négocians de la Bourgogne; ils n'ont pas été plutôt informés que les Habitans d'Autun s'occupoient de ce projet, qu'ils les ont prévenus par des déclarations, où ils expoſent de la maniere la plus frappante tous les avantages que le commerce doit en retirer, ces déclarations ſeront jointes à la préſente Requête, les Supplians y joindront auſſi des Mémoires plus détaillés, dans leſquels cette matiere a été éclaircie juſqu'à la démonſtration, & où Sa Majeſté verra que tout a été prévu & peſé avec la plus grande attention. Avant de ſe repréſenter à Sa Majeſté, ces Supplians n'ont pas manqué de communiquer leurs vues au ſieur Intendant de Bourgogne: ce Magiſtrat aime trop le bien public, pour ne pas applaudir à toute entrepriſe qui peut le procurer; mais comme il n'a pas moins de ſageſſe que de zele, il n'a voulu accorder ſon ſuffrage à celle-ci qu'en grande connoiſſance de cauſe; il s'eſt rendu à Autun, & a fait par lui-même ſur les lieux toutes les obſervations dont le projet pouvoit être ſuſceptible par ſes ordres. Le ſieur Antoine, ſous-Ingénieur des Ponts & Chauſſées de la Province, a pris les niveaux de l'Arroux & a dreſſé tous les plans & devis eſtimatifs des ouvrages à faire pour rendre cette riviere navigable depuis Autun juſqu'à Digoin. Tous ces plans & devis ſeront mis ſous les yeux de Sa Majeſté; il en réſulte que non-ſeulement cette entrepriſe eſt poſſible, mais encore que l'exécution en ſera facile & peu coûteuſe; on ne change pas le cours de la riviere, il ne s'agit que de la baliſer, pour la rendre propre à la navigation, & quoique le ſieur Antoine ait porté, comme il le devoit, toutes les eſtimations au plus haut, la dépenſe ne paſſera pas deux cents mille livres. Le ſieur Intendant, après avoir pris tous éclairciſſe-

mens convenables ſur l'entrepriſe en elle-même, a voulu être encore aſſuré des diſpoſitions des Habitans d'Autun à cet égard ; une Aſſemblée générale a été convoquée en conſéquence, tous les Ordres des Citoyens réunis ont approuvé le projet par une acclamation unanime, & ont chargé les Maire & Echevins d'en ſolliciter l'exécution : ce ſont donc les vœux univerſels que les Supplians portent en ce moment aux pieds de Sa Majeſté. La Ville d'Autun ne pouvant fournir par elle-même aux frais de l'entrepriſe, il paroît naturel que les frais ſoient ſupportés par les marchandiſes qui profiteront du bénéfice du tranſport, au moyen d'un droit de péage proportionné à la quantité de ces marchandiſes ; les Supplians joindront à la préſente Requête le projet du tarif, ſuivant lequel ils eſtiment que les droits pourroient être perçus ; les écluſes qui ſeront établies ſur l'Arroux, ſemblent devoir être autant de lieux indiqués pour la perception, d'autant plus que celui qui ſera propoſé au ſervice de chaque écluſe, ſera chargé en même temps de recevoir le droit qui y ſera attaché ; ce qui n'empêchera pas néanmoins que pour la commodité du commerce on ne puiſſe payer à la premiere écluſe le droit de toutes celles où l'on devra paſſer. Il y aura onze écluſes en tout, depuis Autun juſqu'à la Loire, y compris celle de Gueugnon ; mais comme ces écluſes doivent être ſituées à des diſtances inégales, il a fallu diſtribuer inégalement les droits qui ſeront payés à chacune, afin de maintenir l'équilibre ; ainſi, on a cru devoir faire ſupporter aux trois dernieres écluſes du côté de la Loire, les neuf vingtiemes du péage, parce que la neuvieme écluſe ſe trouvera preſque à la moitié du chemin de Digoin à Autun ; d'ailleurs, cette partie de la riviere devant profiter de l'eau de toutes les écluſes ſupérieures, il eſt juſte ſans doute qu'elle contribue aux dépenſes qu'elles occaſionneront ; quant à la quotité des droits énoncés dans le projet du tarif, il ſuffit d'obſerver qu'ils ſont à peu près les mêmes pour toute l'étendue de l'Arroux, que ceux qui furent établis en faveur du ſieur Maréchal de la Tour-Maubourg, lorſqu'en 1729 le feu Roi lui permit de rendre cette riviere navigable depuis Toulon ſeulement, juſqu'à la Motte-Saint-Jean ; ces droits au ſurplus ſont, toute proportion gardée, beaucoup moindres que ceux

qui ſe perçoivent ſur la Loire ; il eſt toujours certain que le tranſport par eau, même avec les droits de péage, ſera moins coûteux que par terre, enſorte qu'il y aura de l'économie à les payer ; enfin, comme ce n'eſt point un impôt dont les Supplians demandent l'établiſſement, & qu'ils n'ont d'autre objet que de pourvoir au rembourſement des frais de l'entrepriſe, il y a tout lieu d'eſpérer que le produit du péage pendant un intervalle de vingt ans, ſera ſuffiſant pour acquitter le principal & les arrérages, il ne reſtera plus alors que les dépenſes ordinaires de l'entretien, & les droits pourront être modérés par un nouveau tarif ; on peut ajouter à toutes ces conſidérations, que les droits dont il s'agit ne ſauroient jamais être une charge pour le public, parce que perſonne ne ſera obligé de ſe ſervir de la riviere d'Arroux, & que le tranſport par terre ſera toujours libre : il eſt vrai que la premiere voie ſera plus commode & moins diſpendieuſe ; mais il n'y aura que l'intérêt qui la fera préférer, & par conſéquent on ne pourra pas ſe plaindre. Les Supplians viennent d'obſerver que le Maréchal de la Tour-Maubourg obtint du feu Roi, en 1729, la permiſſion de rendre une partie de la riviere d'Arroux navigable, il fit conſtruire en conſéquence une écluſe à Gueugnon, & y fit pratiquer un canal, pour faciliter le paſſage des bateaux ; les Supplians, pour prévenir les difficultés que cette conceſſion particuliere auroit pu faire naître, ſe ſont adreſſés au ſieur Comte de Barbançon, qui repréſente aujourd'hui le ſieur Maréchal de Maubourg, ſon aïeul maternel, & lui ont fait propoſer de prendre avec eux des arrangemens qui puſſent conſerver ſes droits, ſans nuire au ſuccès de l'entrepriſe ; le Comte de Barbançon s'y étant trouvé diſpoſé, il a été convenu avec lui, ſous le bon plaiſir de Sa Majeſté, 1°. que le Comte de Barbançon conſervera la propriété de l'écluſe de Gueugnon & du canal contigu à ladite écluſe, ainſi que des uſines qui y ſont ou qui pourroient y être établies ; 2°. qu'il ſera chargé de toutes les dépenſes de conſtruction, de reconſtruction, de réparation & d'entretien de ladite écluſe & dudit canal ; 3°. qu'il nommera ſeul ſon Ecluſier, lequel ſera ſoumis, d'ailleurs, ſoit pour le ſervice de la navigation, ſoit pour la comptabilité, à la même inſpection de tous les autres ;

4°. que le produit entier de l'écluſe de Gueugnon ſera remis tous les mois au Receveur-Général du péage à Autun ; 5°. que ſur les deniers de la recette générale on prélevera d'abord les gages ou appointemens de tous les Eclusiers, & que le ſurplus ſera diſtribué en vingt portions, dont il appartiendra une & demie au ſieur Comte de Barbançon. Ces conditions paroiſſant juſtes & raiſonnables, les Supplians eſperent que Sa Majeſté voudra bien les agréer & en ordonner l'exécution ; ils ont encore une derniere grace à ſolliciter de ſa bonté, c'eſt d'être diſpenſés de tous droits d'amortiſſement, nouveaux acquêts, marc d'or, huit ſols pour livre, & autres qui ſe perçoivent ſur les revenus des Villes & les biens de gens de main-morte ; pour cela, ils prennent la liberté de repréſenter à Sa Majeſté, d'une part, que les droits qui ſeront établis ſur l'Arroux, au profit de ladite Ville d'Autun, ne ſeront que le rembourſement des ſommes qu'elle aura dépenſées, & que de l'autre, ſa condition ne doit pas être pire que celle des Particuliers qui entreprendroient les mêmes ouvrages, & qui ſeroient exempts des droits dont il s'agit. Requéroient, à ces cauſes, les Supplians qu'il plût à Sa Majeſté permettre aux Maire, Echevins & Communauté de la Ville d'Autun de rendre la riviere d'Arroux navigable depuis ladite Ville d'Autun juſqu'à la Loire, & de faire en conſéquence, pour l'exécution de ladite entrepriſe, tous les ouvrages & travaux énoncés & détaillés dans les plans & devis eſtimatifs dreſſés par le ſieur Antoine, ſous-Ingénieur des Etats de Bourgogne, & autres qui pourront être jugés néceſſaires, autoriſer leſdits Maire, Echevins & Communauté à prendre, tant pour la conſtruction des écluſes, canaux, atteliers, chantiers, & autres édifices deſtinés à la garde ou entrepôt des bois & marchandiſes, que pour le ſervice de la navigation & le tirage des bateaux, tous les terreins qui ſeront néceſſaires, en indemniſant les Propriétaires de gré à gré, ſinon à dire d'Experts, qui ſeront convenus par les Parties ou nommés d'office par le ſieur Intendant & Commiſſaire départi en la Province de Bourgogne, ſans néanmoins que les conteſtations qui s'éleveroient à ce ſujet, puiſſent en aucun cas ſuſpendre l'exécution des travaux ; & pour indemniſer leſdits Maire, Echevins & Communauté des dépenſes qu'exige l'en-

trepriſe dont il s'agit, enſemble des frais de réparations & d'entretiens auxquels ils demeureront aſſujettis après la confection des travaux, leur permettre de faire percevoir au paſſage de chaque écluſe les droits énoncés & fixés au tarif annexé à la préſente Requête, & en la forme y mentionnée ; leſquels droits ſeront payés par toutes ſortes de perſonnes, de quelque qualité & condition qu'elles ſoient, exemptes & non exemptes, privilégiées & non privilégiées, & ſur toutes eſpeces de marchandiſes ; leur permettre pareillement de faire conſtruire ſur les écluſes de ladite navigation toutes uſines qui ſe trouveront convenables, même d'en vendre le droit à leur profit, pour le produit de tous leſdits droits être appliqué au rembourſement ſucceſſif des ſommes auxquelles ſe monteront les frais de l'enrrepriſe, ſauf après l'entier acquittement de toutes leſdites ſommes, en principal & intérêts, à être ordonné par Sa Majeſté telle réduction ou modération deſdits droits de péage qu'il appartiendra ; exempter ceſdits droits de péage, comme auſſi les ventes & achats qui ſeront faits par leſdits Maire, Echevins & Communauté pour l'établiſſement ou le ſervice de ladite navigation, de tous droits d'amortiſſement, nouveaux acquêts, huit ſols pour livre, & autres droits impoſés ou à impoſer ſur les biens & revenus des Communautés & gens de main-morte ; permettre auxdits Maire, Echevins & Communauté d'emprunter les ſommes qui ſeront néceſſaires pour l'exécution & l'entiere perfection des ouvrages, & d'affecter au rembourſement, tant des principaux que des intérêts, le produit des droits de la navigation, leſquels ſeront mis en régie ou adjugés par des baux de ſix ou neuf ans, en la maniere accoutumée, ſelon qu'il ſera jugé plus convenable par ledit ſieur Intendant & Commiſſaire départi ; ordonner que le produit deſdits droits ſera compté par les Régiſſeurs ou Fermiers d'iceux, entre les mains du Receveur de la Ville d'Autun, qui n'en pourra faire emploi que ſur des Ordonnances particulieres dudit Intendant & Commiſſaire départi, ou ſur des mandats des Officiers municipaux, de lui duement viſés, & que ledit Receveur rendra tous les ans un compte particulier de la recette & dépenſe du produit deſdits droits pardevant la Communauté, lequel compte ſera apuré & arrêté par ledit

ſieur Intendant; autoriſer leſdits Maire, Echevins & Communauté à traiter pour l'exécution deſdits ouvrages, avec un ou pluſieurs Entrepreneurs, leſquels ſe chargeront de les faire faire à leurs frais, en donnant bonne & ſuffiſante caution, & en ce cas, autoriſer pareillement leſdits Maire, Echevins & Communauté à céder auxdits Entrepreneurs la jouiſſance deſdits droits de péage, avec ſubrogation à tous leurs droits, privileges & hypotheques pendant le temps qui ſera néceſſaire pour que leſdits Entrepreneurs ſoient entiérement rembourſés; donner acte aux Supplians de ce qu'ils conſentent que le ſieur Comte de Barbançon, en ſa qualité de Seigneur de Gueugnon, conſerve la propriété de l'écluſe ſituée audit lieu de Gueugnon & du canal contigu à ladite écluſe, ainſi que des uſines qui y ſont ou qui pourroient y être établies; qu'il choiſiſſe & nomme ſeul ſon Eclusier, & que ſur le total du produit de la recette des droits de péage qui ſera verſé en entier dans la Caiſſe du Receveur de la Ville d'Autun, il en appartienne un 20e. & demi audit ſieur Comte de Barbançon, déduction préalablement faite des gages ou appointemens uniformes de tous les Eclusiers, même de celui de Gueugnon, lequel vingtieme & demi ſera remis tous les ans audit ſieur Comte de Barbançon, ſans aucuns frais, par le Receveur de ladite Ville, auquel effet ledit Receveur ſera tenu de communiquer les états de ſa recette au ſieur Comte de Barbançon, lequel en pourra prendre des copies à ſes frais, ſi bon lui ſemble, à la charge, par ledit Comte de Barbançon, de demeurer ſoumis à l'avenir à toutes dépenſes de conſtructions, reconſtructions, réparations & entretiens de ſon écluſe & de ſon canal, comme auſſi, à la charge que l'Eclusier par lui nommé, aura les mêmes gages, ſera ſoumis à la même inſpection & aux mêmes Réglemens que tous les autres Eclusiers; ordonner que le ſieur Intendant & Commiſſaire départi en la Province de Bourgogne connoîtra, privativement à tous autres Juges, même à ceux des Seigneurs locaux, de tous les différends & conteſtations qui pourront s'élever au ſujet de ladite navigation, & des ouvrages, entrepriſes & marchés qui y ſeront relatifs, pour être leſdites conteſtations jugées par ledit ſieur Intendant, en premiere inſtance, ſauf l'appel au Conſeil; faire défenſes à toutes perſonnes, de quelque qualité & condition qu'elles

qu'elles ſoient, de ſe pourvoir pour raiſon de ce ailleurs que pardevant lui, à peine de nullité des procédures, de 300 liv. d'amende & de tous dépens, dommages-intérêts; ordonner que la préſente conceſſion ſera exempte du paiement du droit de marc d'or, & que, ſur l'Arrêt à intervenir, toutes Lettres néceſſaires ſeront expédiées, pour être ledit Arrêt & leſdites Lettres exécutées nonobſtant toutes Ordonnances, Edits, Déclarations, Dons, Conceſſions & Privileges qui auroient pu être précédemment accordés pour la navigation de l'Arroux, auxquels il ſera dérogé: vu ladite Requête ſignée la Lanne, Avocat des Supplians, enſemble les pieces ſuivantes, ſavoir; 1°. un mémoire pour démontrer l'utilité de la navigation de l'Arroux tant pour la Bourgogne que pour tout le reſte du Royaume; 2°. autre mémoire tendant à établir que la navigation de l'Arroux, ſera néceſſairement très-fréquentée; 3°. autre mémoire ſur les revenus que pourra produire la navigation d'Arroux & ſur les moyens de les percevoir; 4°. devis des ouvrages à faire à la riviere d'Arroux, pour la rendre navigable depuis la Ville d'Autun juſqu'à la Loire, au deſſous de Digoin, dreſſé le 10 Mai 1776, par le ſieur Antoine, ſous-Ingénieur des Etats de Bourgogne, en exécution d'une Ordonnance rendue par le ſieur Intendant & Commiſſaire départi en ladite Province le 21 Juin 1775; 5°. toiſé & détail eſtimatif des ouvrages à faire à la riviere d'Arroux, pour la rendre navigable depuis Autun juſqu'à la Loire, dreſſé le même jour 10 Mai 1776, par ledit ſieur Antoine; 6°. mémoire de ce qui ſe paie ſur le vin qui s'embarque ſur la Loire, au port de Digoin, pour être rendu à Paris; 7°. mémoire de ce qui ſe paie ſur les marchandiſes autres que le vin, qui s'embarquent ſur la Loire, pour être conduites de Digoin aux lieux de leur deſtination; 8°. un certificat des Commiſſionnaires & Marchands de vins d'Autun & de Couches; 9°. autre certificat des Commiſſionnaires & Marchands de Châlon-ſur-Saone; 10°. projet du tarif du péage à impoſer ſur la riviere d'Arroux & de la maniere de le percevoir: vu auſſi la Requête préſentée au Roi en ſon Conſeil, par Auguſtin-Jean-Louis-Antoine Duprot, Comte de Barbançon, Comte ſouverain de la Vateline, Baron de Vitteaux & de Cleſſy,

Seigneur de Chassy, Vigny, Gueugnon & autres lieux, Colonel du Régiment d'Orléans, infanterie, contenant que le feu sieur Maréchal de la Tour-Maubourg, son aïeul maternel, entreprit en l'année 1728, de rendre la riviere d'Arroux navigable depuis Toulon jusqu'à la Loire : cette entreprise fut jugée si utile, que par Arrêt du Conseil du 27 Septembre 1729, & par des Lettres-Patentes du 30 Novembre suivant, il fut permis au Maréchal de Maubourg, ses hoirs, successeurs ou ayans cause, de percevoir à perpétuité sur les marchandises & denrées qui seroient voiturées sur la riviere d'Arroux, depuis Toulon jusqu'à la Motte-Saint-Jean, des droits de péage qui furent fixés & détaillés par un tarif particulier ; cette concession fut accompagnée de quantité de prérogatives qui avoient pour objet de favoriser le succès de l'entreprise : l'enrégistrement des Lettres-Patentes fut suspendu pendant quelques années par l'opposition du Syndic des Etats de Bourgogne & de plusieurs Particuliers ; le Parlement de Dijon, par Arrêt du 3 Février 1733, ordonna un interlocutoire dont le résultat fut, 1°. que la navigation de la riviere d'Arroux, depuis Toulon jusqu'à la Loire, étoit possible ; 2°. qu'elle seroit très-utile au commerce ; 3°. qu'elle procureroit de grands avantages aux Communautés & aux Particuliers qui possédoient des héritages le long de cette riviere ; cette vérification ouvrit les yeux à ceux qui avoient formé opposition à l'enrégistrement des Lettres-Patentes, ils passerent le 5 Avril 1734, avec le Maréchal de Maubourg, un expédient qui fut homologué par Arrêt du 1er. Juillet 1734, & par lequel ils consentirent que l'Arrêt du Conseil & les Lettres-Patentes fussent enrégistrées, pour être exécutées selon leur forme & teneur, avec des modifications particulieres, auxquelles le Maréchal de Maubourg donna les mains, parce qu'elles ne portoient point atteinte à sa concession. Depuis cette époque, le Maréchal de Maubourg fit tout ce qui paroissoit praticable pour l'exécution de son entreprise ; mais des rochers qui se trouvent dans la riviere d'Arroux, aux environs de Gueugnon, présentoient des difficultés insurmontables, de sorte que le seul parti qu'il y eût à prendre, le Maréchal de Maubourg le prit, ce fut de faire une écluse dans cet endroit, & d'ouvrir un très-long canal à côté, avec

deux barrieres pour le passage des bateaux & marchandises, ouvrages qui lui coûterent près de 40000 liv. s'il ne poussa pas les travaux plus loin, c'est que l'on jugea que les premiers suffisoient pour la navigation qu'il s'agissoit d'établir ; mais il eut la délicatesse de ne faire percevoir qu'une petite partie des droits qui lui avoient été attribués par l'Arrêt du Conseil & Lettres-Patentes de 1729, & jamais depuis son décès, les droits n'ont été perçus autrement : cependant il a été rendu, le 10 Mars 1771, un Arrêt du Conseil par lequel Sa Majesté a supprimé tous les péages situés dans l'étendue de la Généralité de Dijon, dont les Propriétaires ou Possesseurs n'avoient pas représenté leurs titres au Greffe de la Commission de péages ; le Suppliant, qui, en sa qualité d'héritier du Maréchal de Maubourg, se trouve Propriétaire des droits de péage dont il s'agit, s'est pourvu contre l'Arrêt, & il a produit les titres incontestables qui doivent en faire prononcer le rétablissement ; il avoit tout lieu d'espérer que la peine ne pouvant être que comminatoire, la réclamation seroit favorablement écoutée, lorsqu'il a été informé que les Maire, Echevins & Communauté de la Ville d'Autun, s'occupoient de rendre la riviere d'Arroux navigable, depuis Autun jusqu'à Digoin, & qu'ils se proposoient de solliciter une concession générale de Sa Majesté ; à cet effet, ils ont en même temps fait offrir au Suppliant de traiter avec lui, des droits qui lui appartenoient ; le Suppliant ne voulant pas que sa concession particuliere pût déranger l'exécution d'une entreprise, dont le bien public étoit l'objet, a consenti à tout ce qui a paru pouvoir concilier ses intérêts légitimes, avec les vues aussi louables qu'utiles des Officiers municipaux de la Ville d'Autun ; & c'est d'après les arrangemens dont il est convenu avec eux, qu'il donne la présente Requête, pour qu'il plaise à Sa Majesté de régler & fixer ses droits pour l'avenir, d'une maniere irrévocable. Requéroit, à ces causes, le Suppliant, qu'il plût à Sa Majesté le maintenir & garder, en tant que de besoin, ainsi que ses successeurs Seigneurs de Gueugnon, dans la propriété, possession & jouissance de l'écluse de Gueugnon & du canal contigu à ladite écluse, ainsi que des usines qui y sont ou pourroient y être établies ; ordonner que le Suppliant & ceux qui lui

ſuccéderont dans la Seigneurie de Gueugnon, choiſiront & nommeront ſeuls celui qui ſera prépoſé au ſervice de ladite écluſe de Gueugnon, & à la recette des droits de péage y attachés, lequel prépoſé ſera néanmoins ſoumis en tout, même pour la comptabilité, à la même inſpection & aux mêmes Réglemens que tous les autres Ecluſiers; ordonner pareillement que du produit total de la recette des droits de péage, qui ſera faite en entier par le Receveur de la Ville d'Autun, il en appartiendra à perpétuité au Suppliant & à ſes ſucceſſeurs dans la Seigneurie de Gueugnon, un vingtieme & demi, déduction préalablement faite des gages ou appointemens uniformes des Ecluſiers, même de celui de Gueugnon, lequel vingtieme & demi ſera remis tous les ans au Suppliant & ſes ſucceſſeurs Seigneurs de Gueugnon, par ledit Receveur de la Ville d'Autun, ſans aucuns frais, auquel effet ledit Receveur ſera tenu de communiquer les états de la recette au Suppliant & à ſesdits ſucceſſeurs, leſquels en pourront prendre des copies à leurs frais, s'ils le jugent à propos, pour, par le Suppliant ou ſes repréſentans dans ladite Seigneurie, commencer à jouir dudit vingtieme & demi, du jour que la perception des nouveaux droits de péage ſera établie ſur la riviere d'Arroux, à la charge par le Suppliant & ſes ſucceſſeurs dans la Seigneurie de Gueugnon, de faire ſeuls tous les frais quelconques d'entretiens, réparations, conſtructions & reconſtructions qui ſeront néceſſaires à l'écluſe de Gueugnon & au canal contigu à ladite écluſe, enſorte que la navigation y ſoit libre & ſûre; donner acte au Suppliant de ce qu'il conſent que la conceſſion portée en faveur du feu ſieur Maréchal de Maubourg, par l'Arrêt du Conſeil du 27 Septembre 1729, & les Lettres-Patentes du 30 Novembre de la même année, demeure reſtreinte aux termes de la préſente Requête; ordonner que ſur l'Arrêt à intervenir, toutes Lettres néceſſaires ſeront expédiées; ladite Requête ſignée la Lanne, Avocat du Suppliant: vu pareillement les pieces énoncées en ladite Requête; ſavoir, 1°. l'Arrêt du Conſeil d'Etat du 27 Septembre 1729, qui a permis entr'autres choſes, au ſieur Marquis de la Tour-Maubourg & ſes repréſentans, de percevoir à perpétuité ſur les marchandiſes & denrées qui ſeroient voiturées ſur la riviere d'Arroux,

depuis Toulon juſqu'à la Motte-Saint-Jean-ſur-Loire, les droits y mentionnés; 2°. Lettres-Patentes expédiées le 30 Novembre 1729, ſur ledit Arrêt; 3°. procès-verbal imprimé, de viſite & reconnoiſſance pour la navigation de la riviere d'Arroux, depuis Toulon juſqu'à la Loire, ledit procès-verbal dreſſé le 1er. Juillet 1733, en exécution d'un Arrêt du Parlement de Bourgogne, du 3 Février précédent; 4°. l'expédient en forme de tranſaction, paſſé le 5 Avril 1734, entre le ſieur Marquis de la Tour-Maubourg, le Syndic des Etats de Bourgogne, les Elus du Charolois & autres oppoſans à l'enrégiſtrement des Lettres-Patentes du 30 Novembre; 5°. Arrêt rendu au Parlement de Bourgogne le 1er. Juillet 1734, par lequel l'expédient du 5 Avril précédent a été reçu pour être exécuté ſelon ſa forme & teneur; 6°. Arrêt du Conſeil d'Etat, du 10 Mars 1771, portant réglement ſur les péages dans l'étendue de la Généralité de Dijon: vu pareillement les plans & devis du ſieur Antoine, ſouſ-Ingénieur des Ponts & Chauſſées des Etats de Bourgogne, les déclarations des Négocians, Commiſſionnaires & Marchands de vins de Châlon-ſur-Saone, d'Autun & de Couches; le projet du tarif des droits à établir ſur la navigation de ladite riviere d'Arroux, & autres pieces, & l'avis du ſieur Dupleix de Bacquencourt, Intendant & Commiſſaire départi en la Province de Bourgogne; oui le rapport du ſieur Moreau de Beaumont, Conſeiller d'Etat ordinaire & au Conſeil royal des Finances. Le Roi en ſon Conſeil, a accordé & accorde auxdits Maire & Echevins de la Ville d'Autun, la permiſſion & faculté d'entreprendre & faire tous les ouvrages néceſſaires pour rendre la riviere d'Arroux navigable, depuis Autun juſqu'à la Loire, ſuivant & conformément aux plans & devis qui en ont été dreſſés par le ſieur Antoine, ſouſ-Ingénieur des Ponts & Chauſſées de la Province de Bourgogne, & ſur l'autoriſation qui leur en ſera donnée par le ſieur Intendant & Commiſſaire départi en ladite Province, lequel rendra toutes Ordonnances à ce néceſſaires, à la charge de faire travailler auxdits ouvrages, inceſſamment & ſans diſcontinuation; permet en conſéquence Sa Majeſté auxdits Maire & Echevins, de faire creuſer, élargir & dreſſer le canal de cette partie de la riviere d'Arroux, & d'exécuter tous les ouvrages & travaux

convenables, pour l'établiſſement & la perfection de ladite navigation, autoriſe leſdits Maire & Echevins à prendre ſur les bords de ladite riviere, tous les terreins qui ſeront néceſſaires, tant pour la conſtruction des écluſes, canaux, atteliers, chantiers, & autres édifices deſtinés à la garde ou entrepôt des matériaux, bois & marchandiſes, que pour le ſervice de la navigation & le tirage des bateaux, à la charge d'indemniſer les Propriétaires deſdits terreins, de gré à gré, ſinon, à dire d'Experts, convenus à l'amiable, ou nommés d'office par le ſieur Intendant & Commiſſaire départi en la Province de Bourgogne, ſans néanmoins que les conteſtations qui pourroient s'élever à ce ſujet, puiſſent en aucun cas ſuſpendre la continuation des travaux; & pour indemniſer leſdits Maire & Echevins des dépenſes qu'exige l'entrepriſe dont il s'agit, enſemble des frais de réparations & d'entretiens, auxquels ils demeureront aſſujettis après la confection deſdits travaux, Sa Majeſté leur a permis & leur permet de faire lever & percevoir au paſſage de chaque écluſe, les droits qui ont été réglés par le tarif arrêté cejourd'hui en ſon Conſeil, lequel ſera ci-attaché, leſquels droits ſeront payés par toutes ſortes de perſonnes, de quelque qualité & conditions qu'elles ſoient, exemptes & non exemptes, privilégiées & non privilégiées, & ſur toutes eſpeces de denrées & marchandiſes, à l'exception, toutefois, des denrées, proviſions & munitions deſtinées au ſervice perſonnel de Sa Majeſté, ou à celui de ſes troupes & de ſa marine, qui jouiront de l'exemption deſdits droits; permet en outre Sa Majeſté auxdits Maire & Echevins, de faire conſtruire ſur les écluſes de ladite riviere, toutes les uſines qui pourront y être établies, pourvu, toutefois, qu'elles ne nuiſent pas à la navigation, même d'en vendre le droit à des Particuliers, après néanmoins qu'ils y auront été autoriſés par ledit ſieur Intendant & Commiſſaire départi, en la forme ordinaire, pour, le produit deſdites ventes, dans le cas où elles auront lieu, enſemble le produit des droits de péage ci-deſſus, être appliqué au rembourſement ſucceſſif des ſommes auxquelles ſe monteront les frais de l'entrepriſe, ſauf, après l'entier acquittement deſdites ſommes, en principaux & intérêts, à être ordonné telle réduction ou modération deſdits droits de péage qu'il

appartiendra; ſeront leſdits droits de péage, comme auſſi les ventes & acquiſitions qui ſeront faites par leſdits Maire & Echevins, pour l'établiſſement & le ſervice de ladite navigation, exempts de tous droits d'amortiſſemens, nouveaux acquêts, 8 ſ. pour liv. & autres droits impoſés ou à impoſer ſur les biens & revenus des Communautés & gens de main-morte; & pour mettre leſdits Maire & Echevins en état de faire les avances néceſſaires pour l'exécution & l'entiere perfection de ladite entrepriſe, Sa Majeſté leur a permis & permet, ſi beſoin eſt, d'emprunter, à fur & à meſure des dépenſes, juſqu'à concurrence de la ſomme de 250000 liv. & d'affecter au rembourſement, tant des principaux que des intérêts, le produit des droits de lad. navigation, à la charge que leſdits emprunts ſeront faits en vertu de délibérations priſes dans des Aſſemblées générales de la Communauté de lad. Ville d'Autun, qui ſeront convoquées à cet effet, leſquelles délibérations ſeront approuvées & autoriſées par led. ſieur Intendant & Commiſſaire départi en la Province de Bourgogne; pourront néanmoins leſdits Maire & Echevins traiter pour l'exécution deſdits ouvrages, avec un ou pluſieurs Entrepreneurs, leſquels ſe chargeront de les faire faire à leurs frais, en donnant bonne & ſuffiſante caution; & en ce cas, Sa Majeſté autoriſe leſdits Maire & Echevins à céder auxdits Entrepreneurs la jouiſſance deſdits droits de péage, avec ſubrogation à tous leurs droits, privileges & hypotheques pendant le temps qui ſera néceſſaire, pour que leſdits Entrepreneurs ſoient entiérement rembourſés du montant de leurs avances, & ſeront leſdits traités duement homologués par ledit ſieur Intendant; ordonne que les droits de péage qui ſeront établis en vertu du préſent Arrêt, ſoient mis en régie ou adjugés par des baux de ſix ou neuf ans en la maniere accoutumée, ſelon qu'il ſera jugé plus convenable & plus utile par ledit ſieur Intendant & Commiſſaire départi, & que le produit deſdits droits ſoit compté par les Régiſſeurs ou Fermiers d'iceux entre les mains du Receveur de la Ville d'Autun, lequel n'en pourra faire emploi que ſuivant des Ordonnances particulieres dudit ſieur Intendant & Commiſſaire départi, ou ſur des Mandemens des Officiers municipaux, duement viſés par ledit ſieur Intendant & Commiſſaire départi; ordonne pareillement que ledit Receveur de

ladite Ville d'Autun rendra tous les ans un compte particulier de la recette & dépenſe du produit deſdits droits de péage pardevant la Communauté, lequel compte ſera arrêté & approuvé par ledit ſieur Intendant & Commiſſaire départi; faiſant droit ſur la demande du ſieur de Barbançon, Sa Majeſté l'a, en tant que de beſoin, maintenu & confirmé en ſa qualité de Seigneur de Gueugnon, dans la propriété de l'écluſe ſituée audit lieu de Gueugnon, & du canal contigu à ladite écluſe, ordonne que ledit ſieur Comte de Barbançon, & ceux qui ſeront après lui Seigneurs de Gueugnon, choiſiſſent & nomment ſeuls celui qui ſera prépoſé au ſervice de ladite écluſe de Gueugnon, & à la recette des droits de péage y attachés, lequel prépoſé ſera néanmoins ſoumis à la même inſpection & aux mêmes Réglemens que tous les autres Eclusiers; ordonne que du produit total de recette des droits de péage, il en appartiendra, à perpétuité, un vingtieme & demi audit ſieur Comte de Barbançon & à ſes ſucceſſeurs dans la Seigneurie de Gueugnon, déduction préalablement faite des gages ou appointemens des Eclusiers, même de celui de Gueugnon, lequel vingtieme & demi ſera remis tous les ans audit ſieur Comte de Barbançon & à ſes ſucceſſeurs Seigneurs de Gueugnon, ſans aucuns frais, par le Receveur de la Ville d'Autun, auquel effet, ledit Receveur ſera tenu de communiquer les états de ſa recette audit ſieur Comte de Barbançon & à ſeſdits ſucceſſeurs, leſquels en pourront prendre des copies à leurs frais s'ils le jugent à propos, pour par ledit ſieur Comte de Barbançon, ou ſes repréſentans dans ladite Seigneurie, commencer à jouir dudit vingtieme & demi du jour que la perception des nouveaux droits de péage ſera établie, à la charge par ledit ſieur Comte de Barbançon, & ſes ſucceſſeurs dans ladite Seigneurie de Gueugnon, de demeurer ſeuls tenus de tous les frais quelconques de conſtructions, reconſtructions, réparations & entretiens de l'écluſe de Gueugnon & du canal contigu à ladite écluſe, de maniere que la navigation y ſoit libre, & ſûre: & au moyen de ce que deſſus, la conceſſion particuliere faite au feu ſieur de la Tour-Maubourg, par Arrêt du Conſeil du 27 Septembre 1729, & les Lettres-Patentes du 30 Novembre de la même année, ſera & demeurera reſtreinte aux termes du préſent Arrêt, ordonne

ordonne que toutes les conteſtations qui pourront ſurvenir pour & à l'occaſion des ouvrages & travaux qui ſont à faire pour l'entrepriſe dont il s'agit juſqu'à ſa parfaite exécution, comme auſſi celles qui concerneront les indemnités qui pourront être reclamées par les Propriétaires riverains, & la perception des droits de péage & autres concernant la navigation, juſqu'à ce qu'il plaiſe à Sa Majeſté autrement ordonner, ſeront jugées par ledit ſieur Intendant & Commiſſaire départi en la Province de Bourgogne, ſauf l'appel au Conſeil; & attendu que la preſente conceſſion n'a pour objet que l'utilité publique, Sa Majeſté ordonne qu'elle ſoit exempte du paiement des droits de marc d'or, & ſeront ſur ledit Arrêt toutes Lettres néceſſaires expédiées. Fait au Conſeil d'Etat du Roi, tenu à Marly le 7 Octobre 1778. Collationné.

Signé, DEVOUGNY.

PROJET

Du tarif de péage à impoſer ſur le canal de l'Arroux, & de la maniere de le percevoir.

CHAQUE tonneau de vin, jauge de Bourgogne, paiera depuis Autun juſqu'à la Loire . . . . vingt ſols.

Chaque millier de fer, de quelque eſpece qu'il ſoit, paiera . . . . . quarante ſols.

Chaque voie de charbon de terre, la voie compoſée de huit tonneaux, paiera . . . . huit livres.

Chaque tonneau de charbon de bois paiera . dix ſols.

Chaque train de bois de marine par pied cube, paiera . . . . . un ſol.

Chaque train de bois quarré paiera par toiſe. cinq ſols.

Chaque millier de bois merrain ou de traverſin, le millier compoſé de vingt-trois cents. . . . quinze francs.

Chaque cent de bois charnier ou échalas, le cent composé de deux cents huit bottes, paiera quinze francs.

Chaque bateau de bois boisſeliere, paiera . . . . . cent quatre-vingts livres.

Chaque moule de bois à chauffer paiera . vingt ſols.

Chaque bateau neuf paiera, indépendamment de la marchandiſe qu'il portera, ... quatre francs.

Chaque baſcule de poiſſon paiera . . . quarante livres.

Toutes autres marchandiſes, ſoit en montant, ſoit en deſcendant la riviere, paieront par millier vingt ſols.

Les bateaux vieux remontant à vuide, paieront dix livres.

Les droits ci-deſſus ſe paieront, tant en montant qu'en deſcendant, dans la proportion ſuivante, en ſuppoſant le droit être de vingt ſols pour tout le trajet d'Autun à la Loire.

SAVOIR:

A Autun, ...	1	ſ.	d.
A l'écluſe d'Orney, ...	1		
A l'écluſe de Laizy, ...	1		
A l'écluſe de Chazeux, ...	1		
A l'écluſe d'Etang, ...	2		
A l'écluſe de Charbonna, ...	1		
A l'écluſe de la Boullaye, ...	1	6	
A l'écluſe de Roeuange, ...	1		
A l'écluſe du Moulin du Sas, ...	1		
A l'écluſe de Vernizy, ...	4		
A l'écluſe de Gueugnon, ...	1	6	
A l'écluſe de la Rochette, ...	4		
TOTAL, ...	20 l.		

Pourront cependant les Marchands payer à l'écluſe où ils s'embarqueront, la totalité du droit de voyage entier. Fait au Conſeil d'Etat du Roi, tenu à Marly le 7 Octobre 1778. Collationné. *Signé*, DEVOUGNY.

Enrégiſtré ſur les Regiſtres de l'Hôtel-de-Ville d'Autun, à la la ſuite & au deſir de la Délibération du 14 Novembre 1778. *Signé*, MISSOLIER, Secretaire.

GUILLAUME-JOSEPH DUPLEIX de Bacquencourt, Chevalier, Conſeiller du Roi en ſes Conſeils, Maître des Requêtes honoraire de ſon Hôtel, Intendant de Bourgogne.

VU le préſent Arrêt du Conſeil ci-deſſus & des autres parts: Nous ordonnons qu'il ſera exécuté ſuivant ſa forme & teneur. FAIT le trente Avril mil ſept cent ſoixante & dix-neuf. *Signé*, DUPLEIX. *Et plus bas*, par Monſeigneur. *Signé*, ACHER DE MORTONVAL.

A DIJON, Chez L. N. FRANTIN, Imprimeur du Roi. 1779

Requete

Présenté à M. L'Intendant de Bourgogne, par les maire et échevins d'Autun, à l'effet d'avoir la permission d'ouvrir des actions, pour parvenir à la navigation de l'Arroux.

Disent, qu'ils ont vu s'évanouir l'espérance qu'ils avoient de trouver des adjudicataires, qui se chargeroient d'exécuter les ouvrages nécessaires, pour rendre l'Arroux navigable, en leur abandonnant les droits de péage, à percevoir sur cette rivière.

Ou n'est pas assez riche et les idées de commerce ne sont pas assez étendues dans le pays, pour attendre que quelqu'un voudra se mettre à la tête de cette entreprise à ces conditions.

Cependant comme il est de la dernière importance que le projet s'exécute, les soussignés se sont assemblés et ont cherché les moyens qu'ils croient devoir opérer ce bien, et ils ont l'honneur de les mettre sous vos yeux Monseigneur, pour que vous les approuviez et permettiez aux soussignés.

Ces moyens sont simples, c'est de donner par la voye des actions à plusieurs particuliers, la somme désirée, ce dont un seul ne peut, ou ne veut pas se charger.

Pour animer cette spéculation et rassurer les actionnaires, il paroit qu'il est convenable, que la ville prenne elle même intérêt dans cette affaire.

Un autre moyen qu'ils croient devoir déterminer, c'est que pour ceux qui ne peuvent pas attendre, elle ne doive pas exiger le retour des avances, par l'espace de cinq ou six années; elle retrouvera depuis ses remboursements successifs, ce qu'elle aura déposé et encore un profit, avec lequel elle pourra couvrir les dettes, dont elle est chargée aujourd'hui.

considéré Mgr. de vous plaira permettre aux Supplians
d'ouvrir des actions de 3000t. et de 1500t. indiquer un
greffe dans lequel les actionnaires s'obligeront avec caution,
de payer leurs deliers mises quinze jours après que tous les
ouvrages seront délivrés aux entreprises, un sixième de cautionnement
donné, le second tiers un an après, et le dernier terme grand
il faudra completer le payement des ouvrages, sous la condition
absolue et indivisible que cette dernière mise ne pourra excéder
1000t pour une action de 3000 ℔

autoriser les Supplians à accorder aux actionaires pendant le
nombre d'années qui seront fixés le produit des droits de
péage, réglés par l'arrêt du conseil, pour le partage au
prorata des mises.

Les autoriser entre à accorder aux actionaires l'arrêt de
vente et le produit de la vente qu'elle pourra faire des
sauts, propres à faire des usines, les autoriser enfin d'emprunter
jusques à concurrence des 60,000t. formant le quart des
dépenses possibles, pour faire exécuter les ouvrages, en
d'hypotequer pour la sureté de ses créances, notamment le
produit de la navigation. /.

NAVIGATION DE L'ARROUX.

Actions proposées pour l'exécution de cette Entreprise.

LES MAIRE, ÉCHEVINS & COMMUNAUTÉ de la Ville d'Autun, ont cru devoir s'occuper sérieusement du projet de rendre la Riviere d'Arroux navigable depuis Autun jusqu'à Digoin, où elle se jette dans la Loire.

La grande utilité de cette entreprise ne peut être révoquée en doute. La Bourgogne ne communique que par terre, avec les Provinces septentrionales & occidentales de la France; elle a bien un port sur la Loire, mais ce port se trouvant malheureusement placé à l'extrêmité méridionale, il est éloigné de toutes ses richesses. Rendre l'Arroux navigable depuis Autun jusqu'à la Loire, c'est donc en quelque sorte, amener ce fleuve jusqu'au milieu de la Bourgogne, & faire participer cette Province aux avantages qu'il procure aux pays qu'il arrose.

La Ville d'Autun semble devoir être l'entrepôt nécessaire de la Bourgogne.

C'est dans un cercle de quatorze à quinze lieues, en prenant le centre à Autun, que se récoltent presque tous les vins de cette Province, & c'est à ce centre où ils se réuniront nécessairement, s'il s'y trouve un debouché sûr & commode. D'après les relevés les plus éxacts, & après avoir consulté sur les lieux, on peut assurer qu'il se récolte,

année commune, dans cette étendue de terrein, 200, 000 pieces de vin. (1) Le quart se consomme dans le pays, & les trois quarts sont destinés au commerce. La Riviere d'Arroux, donnera des moyens faciles pour le débit d'une denrée aussi précieuse.

Il y a beaucoup de Forges & de Fourneaux à la portée de cette Riviere. L'on fait à Perrecy, à Geugnon, au Verderat, &c. beaucoup de fer de fonderie pour les Cloutiers ; on fait du fer marchand dans les Forges & Fourneaux de la Mothe-sur-Dheune ; on en fait & l'on coule de la sablerie dans les Fourneaux de la Canche près d'Arnay ; l'on vient d'établir une Forge à St. Cernin-du-Bois, où l'on fait des fers de toute espece & d'une excellente qualité. Ces Forges & ces Fourneaux sont presque tous sur les bords de l'Arroux ; les plus éloignés sont à quatre ou cinq lieues d'Autun, & il y a des grands chemins, qui facilitent la communication. La matiere ni les Ouvriers ne manquent pas ; dès qu'on pourra se défaire aisément de cette marchandise, la consommation augmentera. (2)

Il se trouve sous nos pieds plusieurs mines de charbon fossile, très-abondantes & d'une excellente qualité : (3) elles ne s'exploitent que très-lentement, parce que faute de pouvoir transporter ce charbon,

(1) Nous ne pouvons entrer dans de grands détails sur ce point, mais chacun peut vérifier la vérité de cette assertion. Par exemple, il est bien certain que la Paroisse de Couches, & les Hameaux qui en dépendent, récoltent année commune 13, 000 pieces de vin ; Chelly & Messey, 5, 000 ; St. Sernin-du-Plain & Nion, 5, 000 ; Santenay, 6, 000 ; Dezise, Sampigny, l'Hôpital, 6, 000 ; Mazenay, Cromé, Créot, 1, 500. Drevain, Salliere, St. Jean de Tresy 1, 500 ; Total, 40, 000 pieces.

Il n'est pas moins certain que Givry, Cortiambles, Bissey, Russilly, Jambles, Ste. Helene, St. Denis, la Charmée, Chamirey, Messey, Germolles, Dracy, St. Brin, St. Leger, Denevis, &c. &c. produisent années communes 55 à 60, 000 pieces de vin au moins. Tous ces cantons sont connus sous le nom de côte Chalonnoise : on doit y ajouter ceux de Montbogre, Morge, Cercot, St. Desert, Rozey, Bussey, Fley, Cruchaut, Sassangy, Bussi, &c. qui donnent chaque année au commerce 40, 000 liv. On ne parle pas de toute la côte de Nolay, & d'autres cantons qui sont de même à la portée de cette Riviere.

(2) Ceci demande une explication plus détaillée. Les fers qu'on embarque sur la Loire, & qui viennent des Forges du Charollois, n'ont de débit que depuis Orléans jusqu'à Nantes ; ceux qui se portent à Paris, se tirent de la Charité, Nevers & Cosne : cela vient de leurs différentes qualités. Si l'on ouvre le Canal de l'Arroux, comme les Forges & les Fourneaux, à la portée desquels il sera, peuvent fournir & en abondance, des fers de toute espece & de toute qualité, on pourra en fournir depuis Orléans jusqu'à Nantes, même en porter à Paris & dans les Provinces supérieures.

(3) La qualité supérieure de ce charbon, a été reconnue par des Commissaires en-

il faut le consommer dans le pays. Cependant cette denrée est très-nécessaire, elle sert à quantité d'Usines, & elle peut remplacer le bois à chauffer. (4) Elle est tellement nécessaire, qu'en l'année 1706, une Compagnie fut autorisée par des Lettres-Patentes à rendre la Loire navigable depuis St. Rambert jusqu'à Rouanne, & de St. Rambert en remontant, jusqu'à Monistrol : cette entreprise fut faite dans la vue principale de tirer du charbon de terre de l'Auvergne & du Forez. Elle n'a pas réussi, c'est toujours avec beaucoup de peines & de dépenses qu'on a par cette voie, des charbons de terre ; au lieu que par l'Arroux, on pourra envoyer tous ceux que le commerce éxigera, & la Loire les distribuera ensuite dans tous les pays qui en ont besoin.

Il n'y a pas de Corps, il n'y a pas de Seigneurs, il n'y a presque pas de particuliers Propriétaires, qui n'aient des bois sur les bords ou aux environs de l'Arroux ; le terrein en est peut-être trop couvert, parce qu'indépendemment des arbres qui forment des forêts, tous les héritages en sont environnés. Le Roi seul, en vend à Autun, année commune, environ pour 24, 000 liv. sans compter les bois du Charollois, qui lui appartiennent & qui sont de même valeur, ou à peu près. Tous ces bois sont pour la plupart de belle venue, & propres à tout les ouvrages, leur essence étant principalement de chênes & de hêtres : cependant ils se vendent mal, les Marchands sont gênés dans leurs exploitations : la distance des lieux, l'embarras des transports, l'impossibilité de trouver assez de Voituriers, les forcent malgré eux, à perdre beaucoup de bois, (5) ou à l'employer à des usages moins utiles. (6)

voyés par le Ministere & par les États de Bourgogne. L'analyse qui en a été faite par les Académies de Paris & de Dijon, les certificats des Arsenaux de Strasbourg & d'Auxonne, l'avis de plusieurs Artistes célebres, démontrent la supériorité de ce charbon sur tous les autres. On a reconnu, par exemple, que celui de Mont-Cenis ne contient ni acide, ni souffre, & qu'il est par conséquent excellent pour la fonte des fers, &c.

(4) Ce charbon minéral peut fournir à un chauffer commode & peu dispendieux, surtout à présent qu'on a trouvé le secret de l'épurer. Par là on diminuera la consommation effrayante de nos bois, on les conservera pour des emplois plus utiles, & l'on donnera aux pays qui commencent à en manquer, soit parce qu'il est rare dans le canton, soit parce qu'il s'y convertit en ouvrage, le moyen de se procurer un combustible propre à ménager & remplacer celui qui ne peut croître aussi promptement que notre luxe le détruit.

(5) Pour se convaincre de la langueur où cette branche précieuse de commerce est dans l'Autunois, il n'y a qu'à voir une vente qui s'exploite ; le terrein est jonché d'arbres qui ne pouvant se convertir en bois de débit, se pourrissent sur place ; il y a des cantons où le bois à chauffer n'est compté pour rien, & souvent les Adjudicataires sont heureux quand on veut bien le prendre à condition de vuider la vente. On perd ainsi des richesses assurées, & qu'un débouché facile mettroit dans le commerce.

(6) Il le faut bien, puisque tous nos bois se consomment à peu près sur les lieux,

Il y a beaucoup d'étangs aux environs de l'Arroux, & qui y verſent leurs eaux ; il eſt aiſé de ſentir que la navigation de cette Riviere, donneroit à cette partie toute l'activité dont elle eſt ſuſceptible. Ceux qui connoiſſent le commerce de cette eſpece de marchandiſe ſavent qu'il en coute infiniment de ſoins & de dépenſes pour tranſporter le poiſſon par terre, qu'il périt même ſouvent malgré toutes les précautions que l'on peut prendre. Auſſi les Propriétaires ſe dégoûtent-ils des fonds de cette nature : on détruit les étangs & le poiſſon commence à manquer. (7) Mais, procurez la facilité de ſe défaire du poiſſon, & les étangs ſubſiſteront ; bientôt même le nombre en augmentera ; car dans un pays montueux & plein de ſources, comme l'Autunois, il eſt aiſé d'en conſtruire.

La navigation de l'Arroux une fois établie, l'attention des Commerçants va ſe réveiller ſur pluſieurs objets qui languiſſent. On fait à Epinac des bouteilles de la meilleure qualité ; on fait à Rouſſillon des verreries de toutes eſpeces ; on fait à Prodhun des verres à vitres, & on fabrique ſous les murs d'Autun, & encore à Rouſſillon, d'excellents papiers ; toutes ces Manufactures ſont à trois lieues tout au plus : qu'on facilite l'exportation, & le commerce va ſe ranimer dans toutes ces parties. On demande par tout des fruits, des légumes, du gibier &

n'ayant aucun moyen de les tranſporter ailleurs. Cela eſt contraire au bien public & au bien particulier. Au bien public, puiſqu'on ne peut porter une denrée auſſi néceſſaire, dans les endroits qui en ont beſoin ; au bien particulier, parce qu'on ne vend pas les bois autant qu'on les vendroit, ſi le débit en étoit facile. On s'effraie cependant beaucoup ſur cet article, dans la crainte que la navigation n'augmente à Autun le prix du bois à chauffer. Quand il augmenteroit, ce ne ſeroit sûrement pas un motif ſuffiſant pour rejetter cette entrepriſe, puiſqu'il ne pourroit augmenter que parce qu'on l'acheteroit pour le tranſporter ailleurs. Eſt-ce donc un grand mal que de fournir aux Propriétaires les occaſions de vendre mieux leurs denrées ? Eſt-ce un mal que de faire répandre l'argent dans un pays ? Les bois à chauffer augmentent chaque année ; il ſeroit peut être aiſé d'en donner la raiſon ; mais à quelque prix qu'ils aillent, la navigation n'y ſera sûrement pour rien, car on ne prendra pas à Autun du bois à chauffer pour l'embarquer ſur la Loire ? Ce ſeroit donc pour le diſtribuer le long de l'Arroux ; mais qu'y gagneroit-on ? Les bords en ſont couverts, & on ne ſait qu'en faire. Il eſt plutôt à croire qu'on profitera de ce moyen pour nous en ramener.

(7) Ces deſtructions cauſent un grand mal, ſans procurer aucun bien ; elles n'en procurent pas, parce que le terrein des étangs étant bas & marecageux, il n'y croît que des joncs & des fourrages de mauvaiſe qualité, qui ne dédommagent pas de ce que l'on perd. Ces deſtructions, au contraire, font un grand mal, puiſqu'elles tariſſent une ſource de richeſſe ſans la remplacer, & qu'elles ôtent dans pluſieurs Villages les eaux qui y ſont extrêmement néceſſaires pour le bétail qu'on y nourrit.

nous pouvons en fournir : nos chanvres, nos cuirs, &c. n'attendent que le moment de pouvoir être embarqués.

C'eſt ſur-tout relativement au commerce des bleds, que l'entrepriſe dont il s'agit, paroît encore plus néceſſaire. L'Arroux eſt à portée des plaines fertiles de l'Auxois, où il ſe recueille de ſi beaux froments, & ſur ſes bords il croît des ſeigles en abondance ; mais ces grains reſtent ſur les lieux, parce qu'on ne ſait comment s'en défaire. Le commerce languit en cette partie, l'on n'oſe ſe livrer à l'agriculture autant qu'on le feroit, ſi le tranſport des grains pouvoit en aſſurer le débit. (8) Il eſt vrai que les Marchands de Digoin, pour en fournir Marcigny, Charlieu & une partie du Forez, en vont prendre à Toulon, Luzy, Iſſy-Lévêque & dans les autres cantons qui ne ſont qu'à une lieue ou deux de notre Riviere ; mais ils ſont obligés de les conduire par terre, & à grands frais, juſqu'à Digoin ; au lieu que ſur l'Arroux, ils les embarqueroient ſans riſque, pour les tranſporter à leur deſtination.

Juſqu'ici nous ne nous ſommes occupés que d'une partie des marchandiſes que la Bourgogne peut fournir aux Provinces voiſines ; mais il manque à cette Province, & ſur-tout à l'Autunois, pluſieurs denrées qui ſont néceſſaires, & qu'on ne peut faire venir que par terre, c'eſt-à-dire, très-lentement, dans les ſaiſons convenables, & à grands frais. On les aura ces marchandiſes, promptement & facilement par la communication de l'Arroux.

(8) Les années ne produiſent pas ordinairement des récoltes abondantes ; la viciſſitude des ſaiſons cauſe des dérangements dans le produit des terres, & les choſes ſont dans cet état dans l'Autunois, qu'alternativement on a trop d'abondance ou trop de diſette. Lorſque le bled eſt cher, qu'on l'exporte, & que le prix en augmente conſéquemment, l'agriculture s'anime de tous côtés ; on cultive beaucoup, & cela amenne l'abondance. Les bonnes années ſe ſuivent-elles ? Le bled reſte, les greniers ſe rempliſſent, & l'on ne ſait où mettre la récolte qui va ſuivre ; on voit preſqu'à regret qu'elle ſera abondante : alors le Cultivateur ſe néglige, on diminue la culture, on la laiſſe baiſſer juſqu'à ce qu'un temps de diſette force à un nouveau travail ; & cela vient de ce qu'on n'a aucun débouché pour tranſporter les grains. Quand le pays en eſt fourni, & que chacun a ſa proviſion, le ſurplus demeure.

Voici encore un article ſur lequel on paroît s'effrayer beaucoup. Dès qu'on parle d'exporter les bleds d'un canton, il ſemble qu'on y appelle la diſette, comme ſi dans ce commerce le bled ne prend pas bientôt le niveau dans tous les pays où l'on peut le conduire aiſément. Comme ſi, lorſque nous en manquerons, nous ne ſerons pas charmés qu'on puiſſe nous en amener. La diſette n'eſt jamais à craindre lorſque les communications ſont faciles, & moins encore pour les cantons où ſe trouve une Riviere navigable.

On aura les ſels qui remonteront la riviere juſqu'à Autun, & qui y arriveront plus sûrement & avec moins de dépenſe. (9)

On aura les marées & autres marchandiſes qui ſe tranſportent par la Loire, c'eſt-à-dire, les ſucres & caſſonades, les huiles, le café, les épiceries de toutes eſpeces, les bois étrangers, l'étain, le plomb, les riz, les ſirops, &c. &c.

On aura les marchandiſes de la Méditerannée & du Midi de la France, qui s'embarquent à Rouanne, & deſcendent à Digoin, c'eſt-à-dire, les huiles d'olive, le coton, la laine, le lin, le ſavon, les fruits ſecs & frais, la poix, l'armurerie, les liqueurs, les foiries, les vins du Languedoc, &c. &c.

L'avantage le plus grand peut-être, que l'on tirera de cette navigation, à raiſon des marchandiſes qui remonteront la Riviere, eſt que l'on pourra ramener par là juſqu'à Autun, les tonneaux vuides, pour les reporter dans les climats des vignes où ils commencent à devenir rares.

En rendant l'Arroux navigable, les deux Mers ſeront réunies au milieu de la France, à l'exception d'une ſeule journée de chemin; car depuis Autun, il n'y a que dix lieues à faire pour trouver la Saône navigable, & deux grandes routes y conduiſent. Il ne ſeroit même peut-être pas difficile de faire cette jonction autrement que par terre. Le local du moins n'y répugne pas.

C'eſt ainſi que la navigation de l'Arroux ſera néceſſairement le centre de l'importation & de l'exportation entre la Bourgogne & le reſte du Royaume. Elle eſt donc d'une grande utilité.

Delà vient que dans tous les temps on a penſé aux moyens de rendre cette Riviere navigable. Le célebre Préſident Jeannin voulut exécuter ce projet; la délivrance même des ouvrages fut faite, & s'il n'eut pas lieu alors, ce fut à cauſe des malheurs de l'Etat: on y eſt revenu pluſieurs fois, & toujours on a été obligé de l'abandonner, non en raiſon de l'impoſſibilité de l'exécution, ou de ſon peu d'utilité, mais parce que des cauſes particulieres ont traverſé cette entrepriſe. (10) Il n'en eſt pas moins vrai que la navigation de l'Arroux,

(9) On avoit déja pris cette route, ſans doute parce qu'elle étoit moins couteuſe; mais les embarras du tranſport, la difficulté de trouver des Voituriers, l'obligation où l'on étoit de ne ſe ſervir que de bœufs, n'y ayant pas aſſez de chevaux dans le pays; tout cela a déterminé les Entrepreneurs à prendre une autre route. Ils reviendront néceſſairement à celle-ci, dès qu'elle ſera plus commode. On ſait bien que cela ne diminuera pas le prix du ſel, mais il faut convenir que ces frais de tranſport augmenteront toujours le produit de la navigation.

(10) M. le Maréchal de Maubourg obtint en 1728 & 1729, différents Arrêts du Conſeil qui lui permirent de rendre l'Arroux navigable depuis Toulon juſqu'à la Mothe

a toujours été regardée comme utile & néceſſaire : elle l'eſt tant, qu'aujourd'hui même, quoique cette Riviere renferme pluſieurs écueils, & qu'il y arrive des naufrages preſqu'inévitables, on ne laiſſe pas néanmoins d'y embarquer des marchandiſes au hazard de tout perdre, tant la ſituation des lieux & la nature même des choſes, demande qu'il y ait dans ces contrées une navigation établie.

Quand elle le ſera, on la verra néceſſairement très-fréquentée; car en général les tranſports qui ſe font par eau, ſont roujours préférés à ceux qui ſe font par terre, puiſqu'il en coute infiniment moins, & que par eau on tranſporte beaucoup plus de marchandiſes à la fois, & ſans tant d'embarras. Mais pour entrer dans quelques détails ſur ce point, nous ne parlerons ici que des vins qui ſont les vraies richeſſes de la Bourgogne, & la denrée qui ſe tranſporte le plus actuellement.

Nous avons dit que dans un cercle de quatorze à quinze lieues, en prenant Autun pour centre, la Province peut fournir au commerce 150, 000 pieces de vin par an. (11) Il n'y a que deux moyens de s'en défaire; l'un eſt de les conduire par terre juſqu'à Digoin, pour les embarquer ſur la Loire, & l'autre de les conduire par terre juſqu'au lieu de leur deſtination, par exemple, à *Paris*.

Mais ſi en ſuppoſant, 1°. que tous ces vins ſe conduiſent par terre à Digoin pour les embarquer ſur la Loire, l'on prouve qu'il ſera plus commode & moins couteux de les y conduire par le Canal de l'Arroux: ſi ſuppoſant, 2°. que tous ces vins ſe tranſportent par terre à Paris, l'on prouve qu'il ſera plus commode & moins couteux de les y conduire par le Canal de l'Arroux, ne faudra-t-il pas en conclure qu'ils prendront néceſſairement cette route? On eſt bien sûr de ce que feront les hommes, lorſque leur intérêt les appellera d'un côté plutôt que d'un autre.

Si l'on veut faire embarquer les vins de Bourgogne ſur la Loire, il eſt sûr qu'il ſera plus facile & moins couteux de les conduire à Autun qu'à Digoin, quoiqu'aux frais de tranſport par terre juſqu'à Autun, il faille joindre les frais de navigation, & les droits à payer ſur le Canal de l'Arroux.

St. Jean. Ces Arrêts ont été enregiſtrés au Parlement de Dijon en 1734 : on a même travaillé en conſéquence, mais tout s'eſt réduit à une ſeule écluſe pour le ſervice d'une uſine. Il n'en réſulte pas moins que ce projet fut adopté alors, comme étant très utile pour la Province; & s'il a été jugé tel en ce temps là, à plus forte raiſon le ſera-t-il aujourd'hui, puiſque le commerce a une vigueur qu'il n'avoit pas il y a quarante ans.

(11) V. la note premiere : en obſervant qu'on n'a pas indiqué en détail tous les cantons de Bourgogne, emplantés en vignes, & qui donnent par conſéquent du vin au Commerce : tous les jours on fait des plantations.

Cela ſera moins couteux, en voici la preuve. (12) Les vins des Paroiſſes de Givry, Cortiamble, Biſſey & autres cantons détaillés dans la note premiere, & connus ſous le nom de côte Châlonnoiſe, coutent du lieu de la récolte à Joncy, 5 liv. de tranſport par queue; (13) de Joncy à St. Bonnet, 2 liv. 10 ſols; de St. Bonnet à Charolles, 2 liv.; de Charolles à Paray, 2 liv.; de Paray à Digoin, 1 liv. 15 ſols; frais de chaque dépôt à 6 ſols par queue, 1 liv. 10 ſols. Total, 14 liv. 15 ſols.

En paſſant ces vins par Autun, ils couteront du lieu de la récolte à Couches, 3 liv.; (14) frais de dépôt à Couches, 6 ſols; de Couches à Autun, 4 liv.; d'Autun à Digoin, tant pour frais de la navigation, que pour le péage, 2 liv. 5 ſols. (15) Total, 9 livres 11 ſols.

Il y aura donc pour tous les vins qui viendront de tous ces cantons, & pour ceux qui ſont dans la même diſtance, 5 liv. 4 ſ. de bénéfice par queue, en prenant la route d'Autun plutôt que celle de Digoin.

Cette même ſupputation peut ſervir pour les vins des Paroiſſes de Montbogre, Morge, &c. à l'exception qu'au lieu de couter 5 liv. pour être rendus du lieu de la récolte au premier dépôt, ils ne couteront que 3 liv., (16) ce qui réduit le bénéfice à cet égard, à 3 liv. 4 ſols par queue.

On dira

---

(12) Tous les prix que nous allons indiquer pour faire nos opérations, nous ont été donnés par des Commerçans: cela eſt d'ailleurs d'une notoriété publique.

(13) Il n'en coute pas cinq livres par queue pour tous les vins, depuis le lieu de la récolte à ce premier dépôt; les uns coutent plus, d'autres moins, ſuivant la diſtance, mais c'eſt un prix moyen que nous prenons ici, & que perſonne ne peut conteſter.

(14) V. la note précédente.

(15) Les droits de péage ſont fixés ſur la Riviere d'Arroux à 2 liv. par queue: il n'y a donc plus à ajouter que les frais de tranſport, que nous eſtimons 5 ſols par queue: en voici la preuve. L'on trouve à Digoin, & c'eſt le prix le plus haut, deux hommes qui, à raiſon de 60 livres chacun, conduiſent juſqu'à Paris un batteau chargé de 200 pieces de vin. Il ne faut que deux Conducteurs pour cette charge. On en prend bien un troiſieme, qui, chargé de baliſer la riviere juſqu'à Briare, eſt payé à raiſon de 40 liv. pour le voyage, mais on n'en aura pas beſoin ſur l'Arroux. Si les deux Conducteurs font ce voyage, qui dure au moins ſeize jours, pour 120 liv., on en trouvera certainement qui feront celui d'Autun à Digoin pour 25 liv., & qui conduiſent 200 pieces pour cette ſomme: ces 25 livres réparties ſur les cent queues, chargent chaque tonneau de 2 ſols 6 den.

(16) Voyez, *ſuprà*, la note 13.

On dira peut-être qu'une partie de ces vins, pourra s'embarquer ſur l'Arroux ſans venir à Autun. Cela ſe peut; d'abord cela ſeroit aſſez indifférent, puiſque cela tourneroit toujours au profit de la navigation; mais nous allons plus loin, & nous oſons dire que cela ne ſera pas, parce qu'il eſt encore aiſé d'établir qu'il ſera plus facile & moins couteux de les amener à Autun pour y être embarqués, que de les conduire à *Toulon*, par exemple, dont le Port ſe trouvera à peu près au milieu du chemin d'Autun à Digoin.

En effet, ces vins couteroient, du lieu de la récolte à la Ville-Dieu, 5 liv.; de la Ville-Dieu à la Coudraie, 2 liv. 10 ſols; de la Coudraie à Toulon, 3 liv.; frais de dépôt, 18 ſols; frais de tranſport & de péage de Toulon à Digoin, 1 liv. 12 ſols 6 den. total 12 liv. 10 ſols 6 den.; & comme nous avons vu qu'en les embarquant à Autun, ils ne couteroient que 9 liv. 11 ſols, il y auroit donc 2 liv. 19 ſols 6 den. par queue de bénéfice.

On n'a pas manqué d'obſerver que dans toutes les ſupputations que nous venons de faire, nous avons toujours ſuppoſé, que les vins ne pourroient pas être conduits à Autun, ſans avoir beſoin, à cauſe de l'éloignement, d'être dépoſés en chemin; & c'eſt à raiſon de cela, que nous avons mis en dépenſe 3 liv., pour les frais de tranſport depuis le lieu de la récolte au dépôt., & 6 ſols pour les frais du dépôt. Mais il eſt vrai que la plus grande partie de ces vins, peuvent venir à Autun ſans avoir beſoin de dépôt. C'eſt encore un bénéfice que les Marchands trouveront.

Il eſt donc démontré, qu'il ſera moins couteux de faire prendre aux vins la route de l'Arroux, que de les conduire par terre à Digoin: nous avons ajouté que cela ſera plus commode.

Par la route de Digoin, les vins ſont dépoſés quatre à cinq fois, avant que d'arriver ſur le Port: par la route d'Autun, il ne faudra point de dépôt, ou tout au plus un ſeul. Combien d'embarras & de dépenſes épargne-t-on par là? Il faut beaucoup de ſoins, & de grandes précautions pour avoir au moment, des Voituriers pour recharger au dépôt. Il faut toujours à chaque dépôt un Tonnelier pour réparer le degat que le tranſport a occaſionné. Le déchet de ces tranſports par terre eſt conſidérable, on le porte à trois ou quatre pour cent; tous ces détails, que les Marchands ne manquent pas, & avec raiſon de mettre en ligne de compte, ne ſont cependant entrés pour rien dans les ſupputations que nous avons faites.

Un avantage de la plus grande importance pour déterminer les Marchands à préférer l'embarquement d'Autun à celui de Digoin, eſt que le port de Digoin eſt dangereux à raiſon des crues inopinées de la Loire: à tous moments on eſt dans le cas de remonter les vins, parce que la Riviere augmente; ſouvent même on s'y prend trop tard, l'eau ſurprend, auſſi arrive-t-il chaque année des pertes conſ-

dérables aux Marchands : cela occaſionne du moins des dépenſes quelque fois très-fortes. On ne courera pas tous ces dangers à Autun ; le Port ſera sûr & commode, les innondations, ne ſeront pas à craindre, on pourra même y avoir des hangards pour reſſerrer les vins, & les préſerver, ce qui ne ſe trouve pas à Digoin ; les variations de la Loire, ne permettant pas d'élever de bâtiments de cette eſpece.

Ce n'eſt pas tout, dans l'état actuel des choſes, l'entrepriſe de conduire des vins à Digoin ne peut être faite que par un homme riche qui ſe deſtine à cet état, & qui peut veiller lui-même ſur les tranſports. Cette entrepriſe ne peut ſe faire que quand on a beaucoup de vin à conduire, parce que les frais ne ſeroient pas rembourſés par peu de marchandiſes. Il faut avoir des relations dans tous les lieux des dépôts, pour trouver les Voituriers & les Ouvriers néceſſaires. Il ſuit delà qu'un ſimple Particulier, qui ne récolte que peu de vin, ne peut faire ce commerce ; il faudroit qu'il quittât ſes affaires & qu'il fît des dépenſes, qui abſorberoient & audelà ſon bénéfice : il eſt donc obligé de garder ſon vin, ou d'en paſſer par le mot d'un Entrepreneur riche, ſouvent avide, qui veut bien s'en charger, au lieu qu'en ſuppoſant le canal de l'Arroux en bonne exploitation, il pourra lui-même faire amener ſon vin à Autun, & l'embarquer pour ſon compte, ou s'en défaire aiſément : car il eſt aiſé de prévoir qu'il s'y trouvera bientôt des entrepreneurs, qui ne demanderont pas mieux que de s'en charger.

Il eſt donc vrai que ſi l'on veut faire embarquer les vins de la Bourgogne ſur la Loire, il ſera plus facile & moins couteux de les faire paſſer par Autun, que de les conduire par terre à Digoin.

Il en eſt de même ſi l'on veut conduire ces vins à Paris. Combien une queue de vin coute-t-elle pour être conduite à Paris ? L'on peut dire qu'elle coute 50 liv. : (17) ainſi cent queues couteroient 5, 000 liv. Combien ces cent queues couteront-elles par le Canal de l'Arroux ?

Par le détail que nous avons fait, on a vu qu'on pourroit amener une queue de vin à Autun, moyennant 7 liv 6 ſols. (18) Ces cent queues, couteront donc 730 liv. les impôts ſur le Canal, à raiſon de 2 liv. par queue reviendront à 200 liv. ; les frais des deux Conducteurs ſeront de 25 liv. ; le tranſport depuis Digoin à Paris, coute pour cent queues 2, 400 liv. (19) en tout 3, 355 liv.

---

(17) V. la note 13.

(18) Sept livres ſix ſols ; ſavoir, 3 liv. du lieu de la récolte au dépôt ; 6 ſols pour frais de dépôt ; 4 liv. du lieu du dépôt à Autun : mais comme nous l'avons déjà obſervé, cela coutera beaucoup moins pour tous les vins qui pourront être conduits directement du lieu de la récolte à Autun.

(19) Ces frais ne montent réellement qu'à 2, 027 liv. en totalité, & il ſeroit aiſé

Et comme ces cent queues couteroient par terre 5, 000 liv. Il y a donc 1, 645 liv. à gagner ſur le tranſport de cent queues de vin, en prenant la route d'Autun.

On peut dire que ce bénéfice eſt aſſez conſidérable pour déterminer les Marchands à choiſir la navigation de l'Arroux pour le tranſport de leurs vins, plutôt que de les conduire par terre à Paris.

On doit auſſi ne pas perdre de vue la facilité que l'on trouvera par cette voie pour le tranſport de ces cent queues de vin. Par terre il faudroit vingt-cinq hommes & cent chevaux : où & comment les les trouver ? Deux hommes ſuffiront ſur la Riviere : ajoutez que par terre le coulage des vins occaſionne ſouvent un grand déchet, au lieu que ſur l'eau le déchet ſe réduit à bien peu de choſes.

Et s'il y a un gain auſſi conſidérable pour les vins ſeulement, il eſt bien sûr qu'il ſera encore plus grand quand il s'agira de marchandiſes qui ſont d'un tranſport plus difficile & par conſéquent plus couteux, comme les bois, les fers, &c. &c.

Pour prouver que la navigation de l'Arroux, ſera néceſſairement très-fréquentée, nous n'avons juſqu'ici jetté les yeux que ſur les denrées que la Bourgogne peut fournir aux Provinces voiſines, & nous croyons l'avoir établi d'une maniere inconteſtable. Les mêmes avantages ſe trouvent pour le marchandiſes qui nous manquent, & que nous allons chercher à grands frais.

Par terre, d'Orléans à Autun, les marchandiſes coutent 6 liv. le cent ; le millier revient donc à 60 liv. Qu'on faſſe deſcendre un millier peſant de marchandiſes juſqu'au Port du Fourneau, il coutera depuis Orléans 20 liv. pour remonter la Riviere de l'Arroux, il coutera 2 liv. 10 ſols, de ſorte que les frais, qui aujourd'hui reviennent à 60 liv., ne ſeront plus que de 22 liv. 10 ſols.

Il y aura encore un autre bénéfice aſſez conſidérable, c'eſt que par terre, on paie à raiſon de la peſanteur des marchandiſes emballées ; par conſéquent on paie la peſanteur des caiſſes, des emballages,

---

de le prouver en détail, ſi on ne craignoit pas de ſurcharger cet écrit. On les a porté à 2, 400 liv. pour remplacer le déchet que le vin peut ſouffrir pendant la route, ce qui ſuffit & au-delà.

Nous devons faire ici une remarque aſſez eſſentielle, lorſque nous avons fixé les dépenſes qu'entraînera la navigation ſur l'Arroux, pour l'embarquement des vins : nous n'avons pas parlé de l'achat du bateau qu'il faudra pour les conduire ; c'eſt ici la place de s'en occuper. Un bateau propre à contenir cent queues de vin, coute 250 liv., on le revend à Paris 60 liv. ; il y a donc une perte de 190 liv. ſur cet objet ; mais cela ne dérange pas nos ſupputations, parce que cette ſomme ſe trouve compriſe dans les 2, 400 liv. données ci-deſſus pour les frais de tranſport de Digoin à Paris.

&c. ce qui n'arrive pas ſur l'eau ; c'eſt un nouveau gain pour l'acheteur. (20)

De tout ceci l'on doit en conclure que la navigation de l'Arroux ſer néceſſairement très-fréquentée, puiſque, d'une part ce ſera la voie la plus courte & la moins coûteuſe, pour tranſporter les marchandiſes ſur leſquelles le commerce s'étend aujourd'hui, & que de l'autre, on trouvera par là le moyen de ſe défaire de quantité d'objets qui ſe conſomment ſur les lieux, faute de pouvoir être tranſportés à raiſon de leur volume, ou de leur peſanteur.

Pénétrés de ces vérités, & voulant ranimer le commerce dans un pays confié à leurs ſoins, les Officiers municipaux d'Autun communiquerent leurs vues à M. l'Intendant de Bourgogne. Ce Magiſtrat aime trop le bien public, pour ne pas applaudir à toute entrepriſe qui peut le procurer ; mais comme il n'a pas moins de ſageſſe que de zele, il ne voulut accorder ſon ſuffrage à celle-ci, qu'à grande connoiſſance de cauſe : il ſe rendit à Autun, & fit lui-même ſur les lieux toutes les obſervations dont le projet pouvoit être ſuſceptible. Il chargea enſuite le ſieur Antoine Sous-Ingénieur des Ponts & Chauſſées de la Province, de prendre les niveaux & de dreſſer tous les plans & devis eſtimatifs des ouvrages à faire, pour rendre la Riviere navigable depuis Autun juſqu'à Digoin.

Le ſieur Antoine, connu dans la République des Lettres, par des ouvrages ſur les matieres hydrauliques, a fait ſon rapport : il réſulte de ſon travail, qu'il eſt facile de rendre l'Arroux navigable, & que la dépenſe à faire n'excédera pas 200, 000 liv. (21)

Les Officiers municipaux d'Autun, aſſurés des diſpoſitions de tous

---

(20) Un autre avantage ſe tire de la nature même de ce commerce. Il eſt des Marchands dont voici la ſpéculation; ils achetent à Orléans, à crédit & à long terme, des marchandiſes qu'ils revendent argent comptant à Digoin : moyennant ce comptant, ils les donnent au même prix qu'ils les ont achetées à Orléans, quelquefois à moins : par exemple, on a vu ſouvent le ſucre à 95 liv. le cent à Digoin, tandis qu'il coutoit 100 liv. à Orléans; avec cet argent qu'ils reçoivent, ils achetent à Digoin & aux environs, d'autres marchandiſes de débit à Orléans, ou ſur la route; ils trouvent ſur le crédit des premieres, ſur l'achat & la revente des ſecondes, de quoi bénéficier aſſez pour ſe payer de leurs voyages & de leurs travaux : ainſi nos Marchands pourroient, au-lieu de faire venir leurs marchandiſes d'Orléans, aller les prendre tout ſimplement à Digoin; avec de l'argent comptant, ils ſeroient sûrs d'y faire de bons marchés.

(21) Ce Devis eſt imprimé à la ſuite de cet écrit. Nous obſerverons ici que l'ouvrage du ſieur Antoine a été vu, vérifié & approuvé par le Bureau des Ponts & Chauſſées, d'après les opérations qu'a fait le ſieur Boucher, envoyé ſur les lieux par le Gouvernement.

les Ordres de leurs Concitoyens réunis, ont oſés porter leurs vœux à Sa Majeſté. Le Roi en ſon Conſeil a rendu Arrêt le 7 Octobre 1778, qui accorde la faculté d'entreprendre & faire tous les ouvrages néceſſaires pour rendre la Riviere d'Arroux navigable depuis Autun juſqu'à la Loire ; (22) & comme la Ville d'Autun ne peut fournir par elle-

---

(22) Cet Arrêt a été imprimé, ainſi nous nous contenterons d'en donner ici le prononcé.

Le Roi en ſon Conſeil, a accordé & accorde auxdits Maire & Échevins de la Ville d'Autun, la permiſſion & faculté d'entreprendre & faire tous les ouvrages néceſſaires pour rendre la riviere d'Arroux navigable, depuis Autun juſqu'à la Loire, ſuivant & conformément aux plans & devis qui en ont été dreſſés par le ſieur Antoine, Sous-Ingénieur des Ponts & Chauſſés de la Province de Bourgogne, & ſur l'autoriſation qui leur en ſera donnée par le ſieur Intendant & Commiſſaire départi en ladite Province, lequel rendra toutes Ordonnances à ce néceſſaires, à la charge de faire travailler auxdits ouvrages, inceſſamment & ſans diſcontinuation ; permet en conſéquence, Sa Majeſté, auxdits Maire & Échevins, de faire creuſer, élargir & dreſſer le Canal de cette partie de la riviere d'Arroux, & d'exécuter tous les ouvrages & travaux convenables, pour l'établiſſement & la perfection de ladite navigation ; autoriſe leſdits Maire & Échevins à prendre ſur les bords de ladite riviere, tous les terreins qui ſeront néceſſaires, tant pour la conſtruction des écluſes, canaux, atteliers, chantiers, & autres édifices deſtinés à la garde ou entrepôt des matériaux, bois & marchandiſes, que pour le ſervice de la navigation & le tirage des bateaux, à la charge d'indemniſer les Propriétaires deſdits terreins, de gré à gré, ſinon, à dire d'Experts, convenus à l'amiable, ou nommés d'office par le ſieur Intendant & Commiſſaire départi en la Province de Bourgogne, ſans néanmoins que les conteſtations qui pourroient s'élever à ce ſujet, puiſſent en aucun cas ſuſpendre la continuation des travaux ; & pour indemniſer leſdits Maire & Échevins des dépenſes qu'exige l'entrepriſe dont il s'agit, enſemble des frais de réparations & d'entretiens auxquels il demeureront aſſujettis après la confection deſdits travaux, Sa Majeſté leur a permis & leur permet de faire lever & percevoir au paſſage de chaque écluſe, les droits qui ont été reglés par le tarif arrêté cejourd'hui en ſon Conſeil, lequel ſera ci-attaché, leſquels droits ſeront payés par toutes ſortes de perſonnes, de quelque qualité & conditions qu'elles ſoient, exemptes & non exemptes, privilégiées & non privilégiées, & ſur toutes eſpeces de denrées & marchandiſes, à l'exception, toutefois, des denrées, proviſions & munitions deſtinées au ſervice perſonnel de Sa Majeſté, ou à celui de ſes Troupes & de ſa Marine, qui jouiront de l'exemption deſdits droits ; permet en outre Sa Majeſté auxdits Maire & Échevins, de faire conſtruire ſur les écluſes de ladite Riviere, toutes les uſines qui pourront y être établies, pourvu, toutefois, qu'elles ne nuiſent pas à la navigation, même d'en vendre le droit à des Particuliers, après néanmoins qu'ils y auront été autoriſés par ledit ſieur Intendant & Commiſſaire départi, en la forme ordinaire, pour, le produit deſdites ventes, dans le cas où elles auront lieu, enſemble

même aux frais de cette entreprise, & qu'il eſt naturel de les faire ſupporter par les marchandiſes qui profiteront de ce tranſport, Sa Ma-

---

le produit des droits de péage ci-deſſus, être appliqué au rembourſement ſucceſſif des ſommes auxquelles ſe monteront les frais de l'entrepriſe, ſauf, après l'entier acquittement deſdites ſommes, en principaux & intérêts, à être ordonné telle réduction ou modération deſdits droits de péage qu'il appartiendra; ſeront leſdits droits de péage, comme auſſi les ventes & acquiſitions qui ſeront faites par leſdits Maire & Échevins, pour l'établiſſement & le ſervice de ladite navigation, exempts de tous droits d'amortiſſemens, nouveaux acquêts, 8 ſ. pour liv. & autres droits impoſés ou à impoſer ſur les biens & revenus des Communautés & Gens de main-morte; & pour mettre leſdits Maire & Échevins en état de faire les avances néceſſaires pour l'exécution & l'entiere perfection de ladite entrepriſe, Sa Majeſté leur a permis & permet, ſi beſoin eſt, d'emprunter, à fur & à meſure des dépenſes, juſqu'à concurrence de la ſomme de 250000 liv. & d'affecter au rembourſement, tant des principaux que des intérêts, le produit des droits de ladite navigation, à la charge que leſdits emprunts ſeront faits en vertu des délibérations priſes dans des Aſſemblées générales de la Communauté de ladite Ville d'Autun, qui ſeront convoquées à cet effet, leſquelles délibérations ſeront approuvées & autoriſées par ledit ſieur Intendant & Commiſſaire départi en la Province de Bourgogne; pourront néanmoins leſdits Maire & Échevins traiter pour l'exécution deſdits ouvrages, avec un ou pluſieurs Entrepreneurs, leſquels ſe chargeront de les faire faire à leurs frais, en donnant bonne & ſuffiſante caution; & en ce cas, Sa Majeſté autoriſe leſdits Maire & Échevins, à céder auxdits Entrepreneurs la jouiſſance deſdits droits de péage, avec ſubrogations à tous leurs droits, privileges & hypotheques pendant le temps qui ſera néceſſaire, pour que leſdits Entrepreneurs, ſoient entiérement rembourſés du montant de leurs avances, & ſeront leſdits traités, duement homologués par ledit ſieur Intendant; ordonne que les droits de péage qui ſeront établis en vertu du préſent Arrêt, ſoient mis en régie ou adjugés par des baux de ſix ou neuf ans, en la maniere acoutumée, ſelon qu'il ſera jugé plus convenable & plus utile par ledit ſieur Intendant & Commiſſaire départi, & que le produit deſdits droits ſoit compté par les Régiſſeurs ou Fermiers d'iceux entre les mains du Receveur de la Ville d'Autun, lequel n'en pourra faire emploi que ſuivant des Ordonnances particulieres dudit ſieur Intendant & Commiſſaire départi, ou ſur des mandemens des Officiers municipaux, duement viſés par ledit ſieur Intendant & Commiſſaire départi; ordonne pareillement que ledit Receveur de ladite Ville d'Autun, rendra tous les ans un compte particulier de la recette & dépenſe du produit deſdits droits de péage, pardevant la Communauté, lequel compte ſera arrêté & approuvé par ledit ſieur Intendant & Commiſſaire départi; faiſant droit ſur la demande du ſieur de Barbançon, Sa Majeſté l'a, en tant que de beſoin, maintenu & confirmé en ſa qualité de Seigneur de Gueugnon, dans la propriété de l'écluſe ſituée audit lieu de Gueugnon, & du canal contigu à ladite écluſe; ordonne que ledit ſieur Comte de Barbançon, & ceux qui ſeront après lui Seigneur de Gueugnon, choiſiſſent & nomment

jeſté a fait régler le tarif du péage impoſé ſur ce canal, & la maniere de le percevoir. (23)

Quoique le ſieur Antoine n'ait porté, comme nous venons de le dire,

---

ſeuls celui qui ſera prépoſé au ſervice de ladite écluſe de Gueugnon, & à la recette des droits de péage y attachés, lequel Prépoſé ſera néanmoins ſoumis à la même inſpection & aux mêmes Réglemens que tous les autres Écluſiers; ordonne que du produit total de recette des droits de péage, il en appartiendra, à perpétuité, un vingtieme & demi audit ſieur Comte de Barbançon & à ſes ſucceſſeurs dans la Seigneurie de Gueugnon, déduction préalablement faite des gages ou appointements des Écluſiers, même de celui de Gueugnon, lequel vingtieme & demi ſera remis tous les ans audit ſieur Comte de Barbançon & à ſes ſucceſſeurs Seigneurs de Gueugnon, ſans aucuns frais, par le Receveur de la Ville d'Autun, auquel effet, ledit Receveur ſera tenu de communiquer les états de ſa recette audit ſieur Comte de Barbançon, & à ſeſdits ſucceſſeurs, leſquels en pourront prendre des copies à leurs frais s'ils le jugent à propos, pour par ledit ſieur Comte de Barbançon, ou ſes repréſentants dans ladite Seigneurie, commencer à jouir dudit vingtieme & demi du jour que la perception des nouveaux droits de péage ſera établie, à la charge par ledit ſieur Comte de Barbançon, & ſes ſucceſſeurs dans ladite Seigneurie de Gueugnon, de demeurer ſeuls tenus de tous les frais quelconques de conſtructions, reconſtructions, réparations & entretiens de l'écluſe de Gueugnon & du Canal contigu à ladite écluſe, de maniere que la navigation y ſoit libre, & sûre: & au moyen de ce que deſſus, la conceſſion particuliere faite au feu ſieur de la Tour-Maubourg, par Arrêt du Conſeil du vingt-ſept Septembre, 1729, & les Lettres-Patentes du trente Novembre de la même année, ſera & demeurera reſtreinte aux termes du préſent Arrêt; ordonne que toutes les conteſtations qui pourront ſurvenir pour & à l'occaſion des ouvrages & travaux qui ſont à faire pour l'entrepriſe dont il s'agit juſqu'à ſa parfaite exécution, comme auſſi celles qui concerneront les imdemnités qui pourront être réclamées par les Propriétaires riverains, & la perception des droits de péage & autres concernant la navigation, juſqu'à ce qu'il plaiſe à Sa Majeſté autrement ordonner, ſeront jugées par ledit ſieur Intendant & Commiſſaire départi en la Province de Bourgogne, ſauf l'appel au Conſeil; & attendu que la préſente conceſſion n'a pour objet que l'utilité publique, Sa Majeſté ordonne qu'elle ſoit exempte du paiement des droits de marc d'or, & ſeront ſur ledit Arrêt toutes Lettres néceſſaires expédiées. Fait au Conſeil d'État du Roi, tenu à Marly le 7 Octobre 1778. Collationné.

Signé, DEVOUGNY.

(23) Voici ce tarif.

Chaque tonneau de vin, jauge de Bourgogne, paiera depuis Autun juſqu'à la Loire, vingt ſols, ci - - - - - - - - - - - - 1 l. ſ.

Chaque millier de fer, de quelque eſpece qu'il ſoit, paiera quarante ſols, ci 2

Chaque voie de charbon de terre, la voie compoſée de huit tonneaux, paiera huit livres, ci - - - - - - - - - - - - 8

toutes les dépenſes à faire, qu'à une ſomme de 200, 000 livres; quoique pour cette eſtimation, il ait fait, comme il le devoit, toutes les eſtimations

	liv.	ſ.
Chaque tonneau de charbon de bois paiera dix ſols, ci		10
Chaque train de bois de marine par pied cube, paiera un ſol, ci		1
Chaque train de bois quarré paiera par toiſe cinq ſols, ci		5
Chaque millier de bois merrain ou de traverſin, le millier compoſé de vingt-trois cents, quinze livres, ci	15	
Chaque cent de bois charnier ou échalas, le cent compoſé de deux cent huit bottes, paiera quinze livres, ci	15	
Chaque bateau de bois boiſſeliere, paiera cent quatre-vingts liv., ci	180	
Chaque moule de bois à chauffer paiera vingt ſols, ci	1	
Chaque bateau neuf paiera, indépendamment de la marchandiſe qu'il portera,	4	
Chaque baſcule de poiſſon paiera quarante livres, ci	40	
Toutes autres marchandiſes, ſoit en montant, ſoit en deſcendant la riviere, paieront par millier vingt ſols, ci	1	
Les bateaux vieux remontant à vuide, payeront dix livres, ci	10	

Les droits ci-deſſus ſe payeront, tant en montant qu'en deſcendant, dans la proportion ſuivante, en ſuppoſant le droit être de vingt ſols pour tout le trajet d'Autun à la Loire.

SAVOIR:

	liv.	ſ.	d.
A Autun,	1		
A l'écluſe d'Orney,	1		
A l'écluſe de Laizy,	1		
A l'écluſe de Chazeux,	1		
A l'écluſe d'Étang,	1		
A l'écluſe de Charbonna,	2		
A l'écluſe de la Boullaye,	1		
A l'écluſe de Roeuange,	1	6	
A l'écluſe du Moulin du Sas,	1		
A l'écluſe de Vernizy,	1		
A l'écluſe de Gueugnon,	4		
A l'écluſe de la Rochette,	1	6	
TOTAL;	20	ſ.	

Pourront cependant les Marchands payer à l'écluſe où ils s'embarqueront, la totalité du droit de voyage entier. Fait au Conſeil d'Etat du Roi, tenu à Marly le 7 Octobre 1778. Collationné. *Signé*, DEVOUGNY.

eſtimations au plus haut, nous ne craignons pas d'augmenter encore cette dépenſe, & d'aller juſqu'à 240, 000 liv. (24)

Pour remplir cette ſomme M. l'Intendant a permis d'*ouvrir des actions de 3, 000 liv. & de 1, 500 liv. juſqu'à concurrence de 240, 000 liv. Ces actions pourront être priſes au Greffe de la Subdélégation d'Autun, en s'obligeant, avec caution, de payer le tiers de la miſe, quinze jours après que tous les ouvrages ſeront délivrés aux encheres & au rabais; le ſecond tiers un an après, & le dernier terme à la fin de la ſeconde année, ſous la condition abſolue & indiviſible, que cette derniere miſe ne pourra en aucun cas excéder aucune des précédentes.*

Les Maire, Echevins & Syndic ſont autoriſés à *céder aux Actionnaires, pendant le nombre d'années qui ſera fixé par l'adjudication définitive, le produit des droits de péage réglés par l'Arrêt du Conſeil, pour être partagés entr'eux, au prorata des miſes ou actions. A céder pareillement aux Actionnaires le droit de vendre, & le produit de la vente que l'on pourra faire des ſauts propres à faire des uſines dans le cours de cette navigation.* (25)

C'eſt ſous ces conditions, que la Ville d'Autun ouvre aujourd'hui ces actions : elle deſire que le Public puiſſe profiter des avantages & du gain que cette navigation doit néceſſairement procurer à ceux qui y voudront prendre intérêt : chacun peut là-deſſus faire des ſpéculations; mais quelque parti que l'on prenne, il eſt sûr qu'elles ſeront toujours avantageuſes pour les Actionnaires. En voici une dans laquelle on a mis toutes les choſes au plus bas.

Les relevés les plus exacts, ont appris que l'on conduit par terre chaque année à Digoin, 50 à 60, 000, pieces de vin. On les y amenne de 14 à 15 lieues, malgré les dangers, les riſques & les dépenſes que les tranſports occaſionnent néceſſairement : les chemins ſont fatiguants & dangereux à raiſon des montagnes qui les coupent, & qu'il faut traverſer; cependant rien n'arrête. D'après ce que nous avons dit dans ce mémoire, on ne devra donc pas trou-

(24) Il eſt bien sûr que la dépenſe n'ira pas juſqu'à cette ſomme, ce qui ne peut ſe prouver ici en détail; mais il eſt aiſé de s'en aſſurer en voyant le détail des ouvrages à faire, & le devis eſtimatif du ſieur Antoine.

(25) Lorſque les actions ſeront remplies, on avertira alors les Actionnaires, qui prendront les arrangements relatifs à leurs intérêts, ſoit pour faire procéder à la délivrance, & y fixer le nombre d'années de jouiſſance qu'on leur accordera, ſoit pour régler entr'eux l'adminiſtration de ce revenu; on ne peut quant à préſent, dire autre choſe, ſinon qu'on cédera aux Actionnaires, le produit du péage, conformément à l'Arrêt du Conſeil du 7 Octobre 1778. Les autres conditions dépendront des Actionnaires.

ver exhorbitant ; ſi nous ſuppoſons qu'il s'embarquera à Autun chaque année 30 , 000 pieces de vin , puiſque les Pays vignobles en ſont plus près , & les chemins plus commodes. Cet article ſeul doit produire 30 , 000 liv. Sera-ce encore trop ſuppoſer que d'eſpérer qu'il s'embarquera chaque année , huit bateaux de fer & de fonderie , qui produiront 1200 liv. ; douze bateaux de charbon foſſille qui produiront 1080 liv. ; quatre trains de bois pour la marine , qui donneront 400 liv. ; quatre trains de bois quarré valant 900 liv. ; huit bateaux de bois de refend ou de mairain valant , 1200 liv. ; deux bateaux d'échalas , valant 240 liv. ; quatre bateaux de boiſſellerie , valant 600 liv. ; neuf bateaux de charbon de bois, valant 2700 liv. du bois à chauffer pour 500 liv. : pour les bateaux neufs , 1500 liv. ; huit baſcules de poiſſon , valant 320, liv. toutes autres marchandiſes pour 2400 liv. ; vingt bateaux vieux 200 liv. & en marchandiſes d'importation , pour 3000 liv. Tous ces objets fixés d'après le tarif , doivent produire , année commune, 46 , 240 liv.

Si l'on cédoit aux Actionnaires trente années d'une navigation franche & complette, le produit à partager entr'eux ſeroit donc de 1, 218, 000 liv.

Quel eſt celui qui ne ſera pas content d'un bénéfice auſſi conſidérable ? (26)

Et c'eſt auſſi parce que les Officiers municipaux de la Ville d'Autun, regardent cette entrepriſe comme extremêment , avantageuſe , qu'ils commencent par prendre des actions , au nom de la Ville , juſqu'à concurrence de la ſomme de 60 , 000 liv. Cet exemple eſt bien fait pour animer la confiance.

---

(26) Il faut y ajouter la valeur des uſines que l'on pourra bâtir à chaque digue. Le ſieur Antoine les a eſtimées 29 , 409 liv. 13 ſols 9 den. D'après lui-même , ce n'eſt que la moitié de ce qu'elles vallent , & il eſt à croire qu'on pourra encore bénéficier ſur cet objet.

Obſervez encore que notre ſupputation ne tombe que ſur trente années : le gain augmenteroit de beaucoup , ſi au lieu de trente années , on en accordoit davantage.

Pièces Justificatives.

extrait des Lettres patentes accordées à M. le marquis de Maubourg le 30. novembre 1729. pour la navigation de la riviere d'Arroux.

Le roi en son conseil ayant égard à la requête, ordonne que l'Arrest du Cons.d conseil du 29. juin 1728. sera exécuté, en interpretant en tant que de besoin est, ou seroit, ledit arrest, sa majesté a permis et permet au suppliant, ses hoirs et ayans cause de percevoir à perpétuité sur les marchandises et denrées, qui seront voiturés sur la riviere d'Arroux, depuis Toulon sur Arroux, jusques à la motte Saint jean sur Loire, après la perfection entiere de la navigation de ladite riviere, les droits cy après, les quels seront payés par proportion, au cours de la navigation et à la distance des lieux, dont les marchandises auront été embarquées à ceux ou elles débarqueront, suivant laquelle proportion celles qui seront voiturées depuis Gueugnon jusques à la motte Saint jean, ne payeront que moitié des droits et à l'égard des autres, suivant la distance du chemin qu'elles feront sur la riviere.

Tarif

A.

Pour le cent pesant d'aciers	5.	0.
Pour le cent pesant d'alun	5.	
Pour le milier d'ardoise	5.	
Le muid de paris d'haricots	7.	

B.

pour chaque pied de tillac à bascule de poisson	14
Les batteaux vuides par pieds de longueur	6.
Le cent pesant de Beure	5
Le muid de pois de bled	10.
Le cent de bois de teinture	5.
Le cent de solives en bois quarré	30
La corde de bois à brûler	6.
Le cent de compte de bouteilles	3.
Le cent de bois marrain haversins	6.
Le milier de brique	7.

C.

Le cent pesant de cendres	4
Le cent pesant de chanvre	4.
Le sac de charbon de bois	4.
Le baril pesant 200 livres de charbon de terre	5.
Le milier de cercles	10
Le cent pesant de cloup	6.
Le cent pesant de cordages ou ficelles	4
Le cent pesant de crin	5.
Le cent pesant de cuirs de toutes espèces	6.

D.

Le cent pesant de draperies et autres étoffes	6
Le cent pesant de drogues pour les apoticaires	6.
La demie queue d'eau de vie	12
Le cent pesant d'étain	5.
Le cent pesant d'écorce de chesne	4.
Le cent pesant d'épiceries	5.
pour chaque douzaine de paquets d'étoupes	10.

F.

pour le milier de fagots	5
Le milier pesant de fer de toutes espèces	20.
Le cent pesant de fil de chanvre	6.
Le cent pesant de foin	5.
Le cent pesant de fromage	5.
Le muid de paris de fèves	7.
Le sac de 200. livres de farine	26.

G.

Le cent pesant de graines de lin, ravette moutarde et autres	7

H.

Pour 2 harengs Le Lest composé de douze barils de bled $\frac{1}{2}$ ou Le 8 $\frac{1}{4}$	18
Le cent pesant de toutes sortes d'huiles	5

I.

Le cent d'indigo	9.
Le cent de jambon	7.

L.

Le cent pesant de laine	6.
Le cent pesant de Lard	4.

pour chaque douzaine de paniers de latte à abattis . . . . . 10 s

Le cent pesant de lin 5

Le cent pesant de livres reliés et non reliés . . . 6.

M.

Le cent pesant de miel . . . . . 6. s

Le cent pesant de morue en tonne 6

Le cent de morue en poisson . . . . . 10.

Le cent pesant de mercerie . . . . . 6.

O

Le cent pesant d'olives . . . . . 6. s

Le muid de paris d'orge . . . . . 10.

P.

Le cent pesant de papiers . . . . . 6.

Le cent de peaux en pelleterie . . . . . 10.

Le cent pesant de porcelaines et fayances . . . 10.

Le cent de bottes de paille . . . . . 2.

Le cent de piles de bois . . . . . 10.

Le cent de planches . . . . . 8.

Le muid de paris de plastre . . . . . 2.

Le cent de plomb . . . . . 3.

Le muid de paris de pois . . . . . 3.

Le cent pesant de plumes à faire des lits . . . 6

Q.

Le cent pesant de quincaillerie . . . . . 6. s

S.

Pour chaque gross de paires de Sabots . . . . 11 s

Le cent pesant de saumon en tonne . . . . . 4.

Le muid de paris de seigle . . . . . 10.

Pour la pille de . . . . . 8.

pour le sac de sel . . . . . 5.

pour le cent pesant de suif . . . . . 4.

pour le cent pesant de suif et chandelles 4.

T.

pour le cent pesant de tan à tanner . . . . 10 s

Le cent pesant de tabac 6

Le cent pesant de tapisserie 6

Le milier de tuille . . . . . 4.

Le cent pesant de toiles . . . . . 6.

pour train de bois de charissage, ou planches pas toise . . . . . 12.

train de bois à brûler pas toise 12

V.

Le cent pesant de verres à vitres . . . . . 6.

La demie queue de verjus 12

Vin de bourgogne pour pintes ou demie queue . . . . . 10.

à la charge par le suppliant ou ses préposés de se conformer sur la maniere de compter les marchandises au milier, au cent, à la pille et à la douzaine de paniers.

Permet sa majesté aud. suppliant de prendre le long de Lad. riviere dix huit pieds de terrein de chaque coté, s'il en a besoin pour le tirage des bateaux, à la charge d'indemniser les propriétaires à dire d'experts, dont les parties conviendront ou qui seront nommés d'office par le sieur

intendans de la généralité de dijon, établis Commissaires
à gardes qu'il jugera à propos, pour la conservation des
ouvrages, qui seront faits pour ladite navigation, lesquels
pourront mettre à exécution tous mandemens, ordonnances,
sentences ou arrêts, concernans Ladite navigation. Sa
majesté a attribué et attribue auxdits Supplians sur ladite
rivière d'armançon toute justice moyenne et basse, pour
l'administration de laquelle, il pourra établir un juge
et un procureur fiscal, pour juger en premiere instance
des differens tant en matiere civile que criminelle et
mixte, qui pourront naître à cause des dégradations et
délits sur le fait de ladite navigation, ouvrages et dépendances,
dont les appellations ressortiront au parlement de
bourgogne.

Jouira le Supplians des foins et aisances causés à occasion de
ladite navigation, ensemble des bords de ladite rivière,
qui doivent servir au tirage d'icelle, pour les posséder
toujours en fief en franc aleu noble, sans
qu'il y soit à l'avenir imposé aucuns nouveaux droits
au profit de sa majesté, à laquelle depuis sa majesté
a déchargé et décharge et affranchi Ladite rivière,
depuis Toulon jusques à la loire de toutes mouvances,
censives et justices des seigneurs particuliers, si aucuns y
ont droit, en dédommageant toutes fois les propriétaires,
si faire y échet, en la maniere cy dessus expliquée,
décharge en outre sa majesté le Supplians de

droit de franc fief et nouvel acquest, pour raison de
Ladite navigation et ses dépendances, et pour l'exécution
de laquelle en outre, toutes Lettres nécessaires seront expédiées.
fait au conseil d'etat du Roi, Tenu à versailles le 29. 7bre
1729. Signé guyot et collationné avec paraphe.

arrest dispedient portant enrégistrement de
Larrest du conseil détat du 29. juin 1728. et
Lettres patentes sur icelui du 27. 7bre 1729. et
au parlement de dijon le 1. juillet 1734.

entre M. jean gaston de Foix, marquis delatours
maubourg, brigadier des armées du roi, inspecteur général
dinfanterie au département de flandres, demandeur par
requete du 1. janvier 1730. à ce quil soit ordonné que
Larrest du conseil par lui obtenu le 27. 7bre 1729. en
Lettres patentes du 30. novembre suivant, concernant la
navigation de la riviere d'Arroux depuis toulon jusques à la
motte Saint jean sur la loire, seront enregistrés au greffe
delatours, pour etre exécutés suivant leur forme et teneur.

M. jean rouget procureur fiscal des états de
Bourgogne, et
Les sieurs élus des états particuliers du charollois demandeurs
par requete du 10. mars 1731. à ce que ayant égard à leur
opposition, Ledit sieur de maubourg soit débouté de
Lenregistrement des d. arrests et Lettres patentes et condamné
aux dépens, dune part.
Led. sieur de maubourg défendeur dautre part.
Et entre Ledit sieur Rouget fiscal des états de Bourgogne
et Les d. sieurs élus du charollois, demandeurs par requete
du 20. juillet 1732. à ce que acte leur soit octroyé de
lopposition quil formoit à lenregistrement des Larrest du
conseil et Lettres patentes obtenues par Ledit sieur de

maubourg les 27. 7bre et 30. novembre 1729. sous les réserves
de prendre telles conclusions quils trouveront à propos, dune
part.
Led. sieur de maubourg dautre part.
Et entre Led. sieur de maubourg demandeur par requete
du 18. novembre 1732. à ce que acte lui fut octroyé de
ce quau lieu de dix huit pieds de tirant, qui lui avoit
été accordé pour le tirage des bateaux, il se trouvoit
à se servir du lit naturel, qui est le long de la riviere
darroux, pour faire remonter les batteaux par des hommes
ainsi quil se pratique sur la riviere de loire.
en second lieu quil ne prétend pas sopposer au droit de
pêche, que les seigneurs peuvent avoir dans la riviere
darroux.
en troisieme lieu quil ne prétend pareillement aucun droit
de justice, se contentant des juges et autres officiers pour
connoitre des contestations et différens, qui surviendront
à loccasion tant de la navigation de la riviere darroux,
réparations et dégradations qui regarderont ladite
navigation, que la sureté et commodité des commerçans.
en quatrieme lieu quil renonce à toute indemnité contre
la province et contre toutes autres personnes, autres que
contre toute dettes, sur entreprise ci devant à échoir.
enfin dequil consente que la liberté des voitures par
terre soit spécialement réservée, et que le sieur Fallé
conserve ledroit qui lui appartient sur ladite riviere,
pour en user comme il a fait par le passé, à condition
quil ninterrompra pas la navigation de ladite
riviere.

et en conséquence que tous Led. Sieurs Gallié qualité
procureur fiscal des états de bourgogne et Led. Sieurs
élus de charollois seront déboutés de leurs oppositions
à l'enregistrement des d. arrets du conseil et lettres
patentes, par eux obtenues, et ordonné qu'ils seront
registrés pour être exécutés en tout leur contenu, en
cequi n'est pas dérogé par les restrictions et consentemens
y portés, et Led. parties condamnés aux dépens, depuis
Led. signifié le 1. octobre 1732. dune part.

Led. Sieurs Rouger fiscal des états de bourgogne et
Led. Sieurs élus d'états de charollois, exclusivement d'une,
défendeurs d'autre part.

Et entre Led. Sieurs Rouger en Led. qualité, et Led. Srs
élus particuliers de charollois demandeurs par requête
du 9. décembre 1732. à ce que avant que de faire droit
sur la demande du Sr. de marcheval, et de prononcer sur
l'enregistrement des d. arrets du conseil du Roi et lettres
patentes, il fut ordonné qu'aux frais dud. Sieur de marcheval
sous qui il pour les recouvrer en fin de cause, et par
experts ingénieurs, dont les parties conviendront, à qui
à défaut seront nommés d'office, même autres s'ils y
échet, les quels experts prêteront le serment en tel cas requis
et accoutumé, pardevant le premier notaire des lieux,
requis non suspect, il seroit reconnu, si la navigation
de la riviere d'arroux, depuis toutes les eaux jusques à la loire,
proposée par Led. Sr. de marcheval étoit possible,
si elle seroit utile au commerce, ou si elle ne porteroit

aucun préjudice aux communautés et aux particuliers, qui
possèdent les héritages voisins de lad. riviere, auquel effet
les parties qui assisteront à lad. reconnoissance, si bon leur
semblera, pourroient respectivement faire telles observations
qu'elles jugeroient à propos aux d. experts, les quels seroient
tenus d'en charger leur rapport et de donner leur avis
sur les d. observations, ensemble de faire mention des héritages,
qui pourroient être gatés et endommagés dans l'exécution
de lad. entreprise, et d'expliquer spécialement et en détail
les différentes constructions et ouvrages qu'ils croiroient
devoir être faits pour perfectionner la navigation, et
rendre lad. riviere d'arroux navigable en tout les tems
suivant le projet dud. Sr. de marcheval, pour après le
d. rapport fait et remis au greffe de la cour, une expédition
en seroit délivrée aux parties, pareillement aux frais
dud. Sr. de marcheval, être pourvû au principal, ainsi
qu'il appartiendra, dépens en tel cas réservés, le tout
sous le bénéfice des réserves et protestations contenues en
led. requête, d'une part.

Led. Sieur de marcheval défendeur d'autre part.

Et entre M. antoine de charpin comte du breuil, Sgr.
de la motte gondrecourt, reçu partie intervenante au procès
et demandeur par requête du 9. janvier 1733. à ce qu'il
soit reçu opposant à l'enregistrement des d. arrets et lettres
patentes obtenus par led. Sr. de marcheval, dont il sera
sera débouté avec dépens d'une part.

Led. Sieur marquis de marcheval défendeur d'autre part.

et entre Les S.rs Jallé et Dubreuil demandeurs en admission d'ex pédient, signifié le 12. janvier 1733. conforme à celui presenté par led. S.r Rouget en sa dite qualité, et Les d. S.rs élus de chalons, d'une part,

Led. sieur marquis de marbourg d'effendeur d'autre part dans lequel ex pédient il est encore dit qu'au cas qu'il soit reconnu par les experts qu'il y a possibilité et utilité dans l'exécution delad. entreprise et qu'elle ne causera pas de dommages irréparables aux communautés et particuliers qui possedent des héritages voisins delad. riviere d'amour, en quel cas led. S.r Jallé demeurera gardé et maintenu des apresent comme pour lors, au droit de justice haute moyenne et basse sur lad. riviere pour connoitre par les officiers de toutes matières comme auparavant, excepté le cas delad. navigation seulement, dont la connoissance appartiendra aux officiers, qui seront nommés par ledit sieur de marbourg: au droit de pêche sur lad. riviere depuis le croit de la levée jusques au ruisseau passant au dessus de la maison presbiteriale de gougnon, que ledit sieur Jallé demeurera pareillement maintenu au droit de bac, de chasse et de tous autres qui peuvent lui appartenir par titres ou possession. que led. S.r comte de Bruit demeurera pareillement maintenu et gardé aux droits qui lui appartiennent sur lad. riviere par titres et possession, notamment au droit de pêche depuis le pont de gougnon jusques au ruisseau tombant dans lad. riviere d'amour au dessus de Rigny, que les parties conviendront d'experts

gens de pays pour reconnoitre et estimer la valeur des héritages, qui seront endommagés, même les dommages et intérets résultans de la destruction qu'il conviendra de faire des digues et fossés, boucharts de haye vive ou morte, qui garantissent les héritages des irruptions de lad. riviere, enfin que Ledit sieur de marbourg, sera tenu avant que de commencer aucun travail de pourvoir toutes les indemnités et à cet effet de consigner les sommes aux quelles elles auront été estimées par les d. experts d'une part.

Ledit sieur de marbourg d'autre part.

Et encore entre ledit sieur marquis de marbourg demandeur par requête du 13. juillet 1733. à ce que le procureur fiscal des états de bourgogne, Les d. S.rs élus de chalons, et Les d. Jallé en leurs charges soient déboutés de leur opposition à l'enregistrement des d. arrets du conseil et lettres patentes des 27. 7.bre et 30. 9.bre 1729. et en conséquence qu'il soit ordonné que led. arrest et lettres patentes seront registrées au greffe de la cour, pour avoir exécutés dans tout leur contenu, en ce qu'il n'a pas été dérogé par les restrictions et consentemens contenus dans la requete dud. S.r de marbourg du 18. 9.bre 1732. et par l'avis du 3. janvier 1733. et que les parties adverses soient condamnés aux dépens, même en ceux réservés par led. arrest.

Led. procureur fiscal des états de Bourgogne, Les d. élus de chalons d'effendeurs et Les d. S.rs Jallé et de bourgon aussi d'effendeurs d'autre part.

Les parties par expédient pris entre elles, de l'avis de leurs avocats et du consentement de MM^rs les gens du Roi sont demeurés d'accord et ledit sieurs le Bon voulois et plaisir de la tour, n'ayant aucunement égard au procès verbal de visite et reconnoissance dressé le premier juillet 1733. et jours precedens par les sieurs Deneaume et morin experts ingénieurs, agréés par les parties en exécution de l'arrest de la tour du 3. février 1733. ledit procès verbal contenant la possibilité et utilité de la navigation de lad^e. riviere d'arroux, et pour savoir si par l'exécution de lad^e. entreprise, il ne seroit porté aucun préjudice irréparable aux communautés ou particuliers, qui possèdent des fonds et héritages voisins de lad^e. riviere. Led. arrest du conseil du Roi du 27. 7^bre 1729. et Lettres patentes expédiés en conséquence le 30. novembre suivant demeurent enregistrés, pour être exécutés selon leur forme et teneur avec les exceptions néanmoins, restrictions, explications départemens et consentemens contenus aux articles qui suivent,

I. qu'au lieu de dix huit pieds de terrain accordé audit sieur de maubourg de chaque coté de la riviere pour le tirage des bateaux, il ne pourra de son consentement se servir que du sentier naturel, qui est le long des bords de ladite riviere d'arroux, depuis Toulon jusques à la loire, pour faire remonter les bateaux par des hommes ainsi qu'il se pratique sur la riviere de loire, sans que sous ce prétexte ledit sieur de Maubourg puisse prétendre passage, ni

chemin ni sentier dans les héritages qui bordent la riviere d'arroux, aux endroits ou il n'y en a point, qu'en dédomageant les propriétaires des héritages, sur les quels il les prendra.

II. que led. S^r. de maubourg sera indéfiniment tenu de payer tous les dommages que la pesera causer dans l'exécution de son entreprise, tant aux communautés qu'aux particuliers qui possèdent des héritages voisins de lad^e. riviere d'arroux, de quelque maniere que lesd^s. dommages puisse être occasionné, soit par les ouvrages constructions et réparations, auxquels led. S^r. de maubourg se trouvera obligé, pour perfectionner lad^e. navigation, soit par le comblement des plans vifs et par la destruction des hayes mortes, qui garantissent les d^s. héritages des inondations, ensablements, effet de l'eau ou autrement, pour la reconnoissance et estimation des quels dommages et interêts, les parties conviendront d'experts gens de pays, pardevant le premier notaire royal des lieux, requis, non suspect, à la charge entre que ledit sieur de maubourg avant que de commencer aucun travail pour l'exécution de son projet, des consignes les sommes auxquelles les d^s. dommages et interêts auront été fixés par les dits experts conformement audit arrest du 13. 8^bre 1733. et en cas de contestations elles seront portées directement à la cour en exécution de l'arrest qui interviendra sur le present expédient.

III. que les seigneurs ou autres ayants droit de justice, de peche et tous autres droits sur la riviere d'arroux, demeurent maintenus et gardés pour en jouir et user comme ils ont fait depuis, à condition toutes fois qu'ils ne pourront nuire à lad^e. navigation.

IV. que Ledit Sieur de maubourg pourra établir un juge un procureur fiscal et un greffier pour connoitre et juger en premiere instance de tous differens tant en matiere civile que criminelle et mixte, qui pourront naitre, à cause des dégradations et délits sur le fait de lad. navigation, ouvrages et dépendances : duquel juge les appellations ressortiront à la cour, à la forme dudit arrest du conseil d'etat du 27. 7bre 1729. à la charge néanmoins que les amendes et confiscations, s'il y echet d'en prononcer, seront adjugés à ceux à qui de droit elles appartiendront, sans que Ledit Sieur de maubourg puisse les prétendre sous prétexte de la nomination, qui lui est réservé du juge et autres officiers, qui seront établis pour la navigation et dépendances, mais seulement comme Seigneur haut justicier et dans l'etendue de son territoire et non sur celui des autres, à la charge encore que si l'entrepr. dud. Sieur de maubourg vient à échouer, ou reste sans exécution, les juges des Seigneurs hauts Justiciers, connoitront privativement audit chacun en droit soi de la navigation naturelle de la riviere d'Arroux, comme ils ont fait avant lad. entreprise.

V. que Ledit Sieur de maubourg ne pourra prétendre aucune indemnité, ni contre la province ni contre quelques personnes que ce soit, encas que contre son attente il ne réussit pas dans son entreprise

VI. que la liberté des riverains par terre demeure expressément reservée pour tirer ceux qui voudront leur service, de même que pour le passé et avant la navigation, en cas que lad.

ne réussisse pas Led. S.r de maubourg sera tenu de rétablir le cours de la riviere libre, au lieu des gueugnons, telle qu'elle etoit ci devant

VII. que led. S.r de maubourg ne pourra prétendre ni percevoir les droits attribués par les d.s arrets du conseil d'etat du roi et lettres patentes des 27. 7.bre et 30. 9.bre 1729. qu'après l'entiere perfection de lad. navigation, suivant qu'il est porté par icelles

VIII. que led. Sieur Gallée en particulier demeure gardé et maintenu aux droits de peche, de bac, de chasse, de port, passage et autres droits généralement quelconques qui peuvent légitimement lui appartenir sur lad. riviere d'Arroux, pour en jouir comme du passé, sans innovation ni dérogation, à condition qu'il ne pourra nuire à la dite navigation par l'exercice de ses droits, et dans les quels droits aussi Led. S.r de maubourg ne pourra le troubler, sous quelque cause ou prétexte que ce soit.

IX. que led. S.r Dubreuil demeure gardé et maintenu aux droits de justice sur lad. riviere, droits de peche et autres qui peuvent légitimement lui appartenir sur lad. riviere d'Arroux sans innovation ni dérogation, pour en jouir en user comme avant lad. navigation.

Sur les plus amples fins et conclusions des parties, icelles demeurent mises hors de cours, sans dépens entre elles. Compensés. Fait à dijon le premier juillet 1734.

premier certificat.

sur l'exposé, qui a été presenté aux soussignés, à
l'occasion du projet de la communication de la riviere
d'arroux, à la loire depuis la ville d'autun, ils sont d'avis
que les négotians et commissionnaires de chalon sur saone
trouveront beaucoup plus d'avantage à embarquer leurs
vins pour paris à autun, que de les embarquer à
digoin.

ceux qui y embarqueroit par préférence proviendroient
des crus de givri, cortiamble, bouzy, rully, jambles,
charmaille, sainte helene, St. denis, thuisy, beurizy,
St. jean de vaux, St. marc, saint martin, melecy,
germole, dracy, etrigny, bourgneuf, chamirey, fenech,
mercurey, aluze, chassey, St. brin, St. leger, de vaux
St. gilles, chamilly, nantoux, bouzeron, chassey, valotte,
corchagny, remigny, chagny, rully, et fontaine, sans
y comprendre beaucoup de pays plats, qui se trouvent,
soit dans les environs de chalon, soit dans les environs
de beaune.

tous ces vignobles peuvent une prochaine année communes,
55. a 60000" milles pieces de vins, au moins, donc sont
à quinze mille livres. ou leurs destination pour paris.

Je me suis dispensé d'expédier ces vins à autun en droiture
par la quantité de voitures, qu'on trouve dans les
environs d'autun en de couches, qui vont charger sur
les lieux à raison de sept livres par queue, et dont il ne
seroit pas possible de les faire partir directement,
je n'y aurois qu'un dépot à faire, qui seroit à
couches.

route d'autun par couches.

Prix de la voiture par pieces à couches par queue	5ᵗ	
de couches à autun	4.	
frais de dépot	0.	6ˢ
Total	9.	6

de ces mêmes endroits, il n'est pas aussi facile de les expédier
à digoin sans entreposer le premier dépot à jaucy.

route de digoin par jaucy

je evalue par queue jusques à jaucy	5ᵗ	
de jaucy à St. bonnet	2.	10.
de St. bonnet à charolles	2.	
de charolles à paray	2.	
de paray à digoin	1.	15.
pour frais de chaque dépot	1.	10.
Total	14.	15.

Je vois encore une autre route, celle de toulon, où l'on
seroit pour les envoyer que par dépots.

à la ville dieu	5.	
de la ville dieu à la coudraye	2.	10.
de la coudraye à toulon	3.	
frais de dépot		18.
Total	11.	8.

outre les vins de la coste chalonoise désignés cy dessus,
il se trouve pas dy en avoirs, qui ne peuvent pas être
expédiés à digoin, ailleurs que par jaucy, savoirs
ceux de monts bogre, mirange, cercot, St. desert,
rozy, sully, bey, creuchot, sallangy, bully, chenevilles

jully, montagny, santenay, St. valerin, chenove, St. Cath
rib, labouliere, St. Apollinaire, saint, etiennau, qui produis
année commune 30,000tx pieces de vin, dont 10,000t
au moins ont leur débouché pour paris, le prix des
derniers vignobles est de 60 ? derniers que pour les
premiers, étans plus près et approché dejuny. Il n'en vient
que très rares par eaux, pour les voituriers.

On regarde pas des pays de soulenay, dezize, marsy
et environs, dont il seroit aussi beaucoup de vins, qui
vont à paris par la loire.

Je resulte deux détails 1°. qu'il seroit avantageux
faire conduire et embarquer les vins à auxerre de
préference à dijon, si on peut parvenir à rendre la riv
navigable depuis led. ville d'auxerre, au point de faire
transporter les vins dans les bateaux ordinaires, sans
difficulté ni empechement et sans être obligé de les
faire décharger.

2°. que les négotians y environs leurs vins en bien plus
grande quantité, des qu'ils trouveront de la diminution
le prix du transport et qu'ils pourront en procurer à
leurs commettans, ce qui rendra la consommation des
vins bien plus considérable.

3°. que le débouché par auxerre procurera également
plus d'aisance pour la voiture des vins des autres vign
que l'on est forcé de faire à dijon par la route de
juny en chavollois, attendu que les d. routes sont
souvent embarassées d'une partie des vins des vignobles, q
l'on seroit portés par auxerre, et donc les déchets se

considérables à cause de la quantité de dépot, qu'il faut
décharger, et débiter et a quelque fois jusqu'à trois et quatre
quatre pour cent. il seroit bien moindre par la route d'auxerre,
puis que la majeure partie des vins se transporteroit en
droiture, et l'autre n'auroit qu'un dépot à faire.

2°. que l'on pourroit faire par la loire depuis nantes et
orleans beaucoup de marchandises et épiceries de toutes
espece, qui remonteroient à autun et de là distribuées à
bien moins de frais dans toute la bourgogne, plutot de les
faire venir par terre et à un très fort prix de voiture, comme
on y est obligé. on pourroit aussi faire descendre par
paris des bois, des fers, et autres denrées, dont y a une bien
forges et des forets à portée d'autun, et qui occasionneroit
en cette ville beaucoup de commerce, où il n'y a peu en
vigueur.

3°. qu'il seroit d'autant plus intéressant aux négotians d'avoir
à autun le dépot de leurs vins, qu'ils seroient à l'abri des
événemens de la riviere de loire, qui par l'inconstance de
son lit et les crues inopinées font enlever dans l'instant
le moins prévu, donc ce qui seroit déposé sur le port de
dijon; inconvenient, dont quelques négotians de
cette ville et de paris ont fait de tristes épreuves.

4°. que les voituriers qui conduiront leurs vins à auxerre, y
trouveront souvent des contre voituriers, soit pour les grains
qu'ils amenneroient dans les vignobles, qui sont dans les
environs de cette ville, et de ceux qu'on pourroit y porter
de chalon, à cause des débouchés de la saone; soit pour
les cuirs, dont il se fait un gros commerce, et donc les
expéditions se font à chalon.

7°. enfin qu'il y autoit pour les commerçans qui existeront des marchandises à autrui, et qui ne renouvelleront pas la faculté qu'ils ne pourroient espérer à cet égard pour les engrangistes et les mettre à l'abri des injures des saisons. on ne met aucune pas en considération les retours qu'ils pourroient y trouver eux mêmes pour leurs besoins particuliers et leur agrement. fait à Chalon sur Saone le 7. août 1776.

Signé sur l'original guillemardet fils, Millard père, Rigaud fils, Boisserand, Marquiand fils, Millard le jeune, Veillon père, des arbres père et fils. /.

Notes

au sujet des vins, qui se récoltent à Couches, et dans les environs, année commune

Couches et les hameaux en dépendans	13000. pieces
Chagny et Mercy	5000.
St. Vernin du plain et Nyon	5000.
Santenay	8000.
Dezize, Sampigny, l'Hopital	6000.
Mazenay, Cromey, Ercot	1000.
Orcevaux, Veillere, St. Jean de Vesi	1000.
Total	39000.

sur quoi otez la consommation annuelle 10000.

reste 29,000. pieces que l'on pourroit embarquer à autrui, à bien moindres frais que par digoin.

Signé sur l'original Bellemain regisseur de la ferme du prieuré de Couches. /.

certificat

Sur la navigation de l'Arroux

nous commissionnaires et marchands de vins, épiciers et autres commerçans, soussignés, demeurans à Autun

ayant eu communication du projet de rendre l'Arroux navigable depuis Autun jusques à la Loire,

Sommes d'avis que ce projet est digne des grandes utilité non seulement pour Autun et le long de l'Arroux, mais encore pour les pays des vignes, qui sont apporté d'y conduire leurs vins, qui année commune en donnent aux environs de 30,000 pièces au commerce.

qu'il est beaucoup plus facile et qu'il en coûtera moins de conduire ces vins à Autun pour les y embarquer que de les mener soit à Roanne, soit à Digoin pour les embarquer sur la Loire.

Les preuves sont que chaque pièce de vin pour être amenée à Autun paye Sept livres au plus, et que ce prix est même très fort, puis que la majeure partie de ces pays sont situés, relativement éloignés d'Autun que de quatre à cinq lieues, ces vins coûteront beaucoup moins, tandis qu'il en coûteroit plus de double pour les conduire à Roanne, et encore une fois davantage pour les conduire à Digoin, qui est beaucoup plus éloigné

qu'on gagnera donc sur ces vins pour par terre, parce que les droits qu'on imposera sur le canal ne peuvent pas être assés forts pour équivaloir à la différence du prix du transport par terre.

que quand il en coûteroit autant, on préféreroit toujours de les conduire à Autun, parce qu'il y auroit dans cette route aucun dépot, ou tout au plus un, et qu'on éviteroit

par là les dépenses, les embarras, les délais, et les pertes que les dépots entraînent nécessairement après eux.

qu'on y trouveroit encore un avantage qui seroit d'avoir à Autun un dépot à l'abri des inondations, ce qui n'est pas à Digoin, la Loire croissant quelque fois inopinément, ce qui occasione toujours beaucoup de frais, de dépenses et souvent des pertes.

que comme on paye le prix que coûte une pièce de vin, pour être transportée de Digoin à Paris par la Loire, lequel prix y compris tous les droits et à raison d'un Louis ou environ en y ajoutant les frais de transports par terre jusques à Autun, et les droits à imposer sur le canal de l'Arroux, qui doivent être très modérés, ils croyent clairement qu'il y aura un bénéfice considérable à prendre cette route plutôt que de conduire les vins par terre à Paris ou ailleurs.

que le canal feroit un bien d'autant plus considérable dans tout le pays qu'il y amèneroit universellement le commerce et faciliteroit le débit de plusieurs marchandises, qui ne se obligé de consommer sur les lieux.

que par là on seroit à même d'avoir à beaucoup meilleur marché toutes les marchandises qui viennent à Digoin soit en montant soit en descendant la Loire, et que l'on prendroit à Autun par des conduites voitures pour être transportés dans les pays de vignes, ce qui diminueroit encore les frais de transports par terre des vins à Autun.

que ces conduites voitures serviroient même à Autun plusieurs mois de l'année à conduire dans les mêmes pays de vignes, les marrains, les tonneaux et les échalas qu'on a bien de la peine d'y faire parvenir

qui nous semble que le canal de Givry communiquera avec toute la France, tant par les routes par terre, qui sortent d'autun que par les rivieres voisines.

que nous avons à autun plusieurs grandes routes, allant vers à moulins, à chateau chignon, à sanlieu, à dijon, à chalon, à toulon sur arroux.

par ces routes et la riviere de loire, l'auvergne, le forez, le beaujolois, la bourbonnois et le nivernois communiquent à la bourgogne, la champagne et la picardie.

par les routes et la riviere de saone, le languedoc, la provence, le dauphiné, le lionois et le beaujolois, communiquent à l'isle de france, la picardie, la flandres et la normandie

en rendant l'arroux navigable on faciliteroit l'exportation par eau 1°. dans tout le forez en remontant la loire

2°. dans le pays bourbonnois en remontant la sebre, qui est facile de rendre navigable, depuis son fond jusques à la palisse

3°. dans tout le bas bourbonnois, le nivernois et l'auvergne en descendant la loire et remontant l'allier depuis nevers,

4°. dans tout le berry, l'orleanois, la touraine, l'anjou, le poitou, en descendant la loire jusques à l'ocean

5°. dans toute l'isle de france, la normandie, jusques à la mer britannique en passant le canal ~~de bodas~~ et en descendant la seine.

d'autun au pont des chevres sur la riviere d'yonne il y a que cinq lieues, le flottage se fait en tout temps jusques à cravant et depuis cravant jusques à la seine, l'yonne porte bateau, en sorte que la rendant navigable depuis

le pont des chevres le portage ne peut se faire que dans la distance de cinq lieues d'autun.

1°. dans le pays nivernois en descendant l'yonne

2°. dans toute la champagne et la lorraine en remontant la seine et la marne,

3°. dans toute la picardie en remontant l'oise.

4°. dans toute l'isle de france la normandie et la mer britannique en descendant la seine.

d'autun à l'etang du long pendant qui fournit les rivieres de brebiane et de l'yonne, il n'y a que cinq lieues, en rendant ces deux rivieres navigables le portage ne peut se faire à la distance de cinq lieues.

1°. dans toute la bourgogne chalonois en descendant la brebiane,

2°. dans toute la haute bourgogne et la champagne en descendant la seine et remontant la saone

3°. dans toute la comté de suisse et l'allemagne en remontant le doux.

4°. dans tout le lionois en descendant la saone

5°. dans tout le bugey et la savoye en remontant le rhone.

6°. et enfin dans tout le forez, vivarez, le dauphiné, la provence et le languedoc jusques la mediterranée en descendant le rhone.

ainsi autun au moyen du canal de givry deviendroit le centre du commerce de la france.

que tous ces faits dans notre memoire aux, nous pouvons les donner comme certains en sorte qu'il n'y ait rien à craindre

qui en fut le projet réussit, puis qu'il en tira avantage pour le commerce.

fait le 12. août 1776. Signé a l'original

N.B. je ne peux donner ici les noms des commerçans qui ont signé ce certificat, parce que je n'ai pas ces pièces sous le pied dont j'ay gardé copie, et que j'avois communiqué pour le dresser. L'original s'est perdu dans les archives de la ville, mais je peux assurer que tous les négotians d'Auxonne et des environs l'ont signé, car il s'en trouva facilement, puis que ce projet leur est évidemment utile. /.

autre certificat, ou réponse à un mémoire que j'avois envoyé, et dans lequel je demandois si la navigation de l'Arroux deviendroit avantageuse depuis Autun jusques à Digoin, et quelles seroient les marchandises, qui se voitureroient sur cette rivière.

on observe que cette navigation faciliteroit un très grand commerce pour Digoin, Gueugnon, Toulon et Autun en ce qui s'y feroit en même tems sur une partie de la Bourgogne et sur les pays bas, par les différentes marchandises, que lui fourniroient cette province.

on remonte les bois, dont la destination est d'abord pour Digoin, de Digoin on se obligé de les envoyer en Bourgogne par des chariots. si la rivière de l'Arroux étoit navigable, le bois destiné pour la Bourgogne iroit directement à Toulon et à Autun et delà parviendroit à moins de frais et avec plus de sureté.

on remonte pendant toute l'année les bleds, vins, vinaigres, en un mot les poiures, sirops et autres medicamens pour la fourniture des marchands de toutes espèces. celles qui sont destinés pour Toulon et lieux circonvoisins, comme les marbres, dont il se fait un débit considérable, sont déchargés à Digoin et envoyés par terre à leur destination et souvent demeurent des longtems en chemin et coutent beaucoup plus que si elles pouvoient y parvenir par eau.

Il s'embarque tous les ans à Digoin 50. a 60000. pièces de vin provenant pour la plus grande partie du mâconnois et

de la Bourgogne et qui si l'Arroux étoit navigable le
chargeroient à Chalon ou autres, et qui feroit une moindre
dépense.

Tous ces vins se débitent au bureau de Dijon, où ils prennent
un congé, sans payer aucuns droits, non plus que les autres
marchandises.

on ne sauroit nombrer les quantités de charpente, bois de
sabots, pelles, charniers, maisdins, et charbon qui s'embarque
sur l'Arroux pour Orléanois, paris, Cabretagne et les ports
de brest &c. et encore qui est de la marine sur tout, autour
toulon, Gueugnon et autres lieux nous pas la facilité de
se procurer un tel commerce. on n'ose pas s'exposer sur
la rivière d'Arroux, qui est un peu navigable, c'est à dire
depuis toulon jusques à Dijon, il y a trop de risques à
courir, peu de marchands s'y exposeront, tant que cette
rivière ne sera pas arrangée différement, il n'y a peu
d'années, on il a perdu des quantités de bateaux chargés
de marchandises, néanmoins on se forme déjà vis que
les poissons pour paris, les fers venans des forges de
pouilly et de Gueugnon, pour aller à roanne et dans les
forez.

Si cette rivière étoit navigable, le commerce y seroit
réellement brillant. les charbons de terre qui se
débitent bien dans le pays bas sortiroient plus aisément
de l'Arroux, on en se formé de les embarques, y ayant des
mines auprès de toulon et de autre lieux.

Les marchands de Dijon fournissent aux pays que tous les
ans de bled les villes de marcigny charlieu &c. et aux
parties de forez et de commerce de cous il s'établit, leur

achetent leurs grains dans le montagne, c'est à dire aux
toulon, Cusy, Issy l'evesque et autres lieux qui sont peu
éloignés de la rivière d'Arroux; ils font conduire ces grains
par terre, les voitures sont extrêmement chers, difficiles à
faire, pour peu que les petites rivières soient fortes et si
l'Arroux étoit navigable, on y chargeroit les grains pour
les conduire directement à leur destination, alors ils
reviendroient passer par Dijon pour reprendre l'autre voie:
Mais il est à observer que tout cela ne paye aucuns droits.

Il se fait en arrivage tous les ans grand à cinq cent
bateaux ou bascules, mais dont le nombre augmenteroit
s'il y avoit un commerce sur cette rivière, car les bateaux
qui s'y fabriquent ne pouvant pas sans risque y être
chargés, se rendent pour les embarquements de Dijon.

finalement l'Arroux devenant navigable, on pourroit
envoyer à Dijon toutes espèces de marchandises, elles s'y
débiteroient aisément, ou dans l'endroit même, on pourroit
les conduire dans le pays par le pays bas. /.

notes

+ en réponse à un mémoire, que j'avois addressé à M. Sallier maire de toulon sur arroux.

qui m'ont été envoyés sur la navigation de l'arroux

1. la navigation naturelle de la rivière d'arroux depuis toulon sur arroux jusques à la loire est praticable pendant environ trois à quatre mois de l'année. cette rivière étant balisé depuis autun jusques à toulon seulement, comme l'eau seroit ménagé, l'canal depuis toulon jusques à digoin en seroit plus profond et meilleur, alors la navigation seroit continuelle, ou elle auroit lieu pendant huit à neuf mois au moins.

2. les vins de la cote chalonoise pour paris, orleans, nantes &c. seroient embarqués à toulon, prés que en tout tems, il y auroit au moins bénéfice de moitié pour le voitage. cette côte n'est éloigné de toulon que de 6. 7. 8. 9. et 10. lieues.

3. on faisonne une grande quantité de bois pour la marine jusques à 5. à 6. lieues au dessus et aux environs de toulon, ~~[illegible]~~ la voiture par terre pour l'embarquement à toulon est fort difficile et tres coteuse. la navigation étant perfectionné depuis autun, tous ces bois seroient embarqués aux lieux les plus voisins de ceux où ils ont été travaillés.

4. il en est de même des bois de charpente, marinain, chantiers et autres pour la destination de paris, orleans, tours &c. dont le commerce seroit bien plus étendu à cause de la facilité de l'embarquement, les voitures par terre étant trop multiplié et trop éloigné. cette branche de commerce en est actuellement rétrecie et tres bornée, autant qu'elle prendra d'accroissement, par l'abondance des matiéres pour alimenter ce commerce.

5. car une tres grande étendue de bois de faux taillis couvrent les rivieres de cette riviere depuis étang en dessus jusques à toulon, lequel fait au moins quatre à cinq lieues de pays. ces bois faute de débouchés périssent, la voiture par terre étant tres éloignés des ports, sont trop cheres et ces bois sont de nulle valeur. la navigation ouverte, l'exploitation en sera aisé

6. la conduite des poissons des baillages d'autun, morvan, chartres &c. qu'on est obligé d'embarquer à toulon, même plus souvent à genelon, quoique provenant des étangs situés au dessus, ne sont environs de toulon depuis 2. 3. 4. 5. ou 6. lieues est fort dispendieux par le voitage. la facilité de l'embarquement à des ports voisins des dépots ou étangs, fera reprendre vigueur à ce commerce qui est fort déchu. les consommateurs et les propriétaires y bénéficieront également, à cause des droits d'entrée à paris &c. ces droits deviendront plus lucratifs par la multiplicité des bascules.

7. il est quelquefois des circonstances malheureuses qui font que les pays de la loire manquent de bleds, tandis que ceux du voisinage ont fait de bonnes récoltes: pareillement ceux qui se trouvent dans la disette, tandis que les autres sont dans l'abondance. la facilité du transport de cette derniere de premiere nécessité par la riviere d'arroux, est un avantage trop petitif pour n'être pas senti. de plus nos voisins et nous même à l'abri des moments de crise, la libre circulation des bleds et leur communication aisé par cette riviere donneront toujours un avantage considérable pour le commerce.

8. les marchandises qui viennent d'orleans, même de Lorcan par la loire pour chalon, autres fois étoient obligés de venir à digoin par de petits bateaux plus chers, à cause des voitures par terre. ces marchandises étoient débarqués à roanne, ou même à autun, le trajet par terre pour les autres lieux de leur destination fesoit peu couteux. /.

à differentes questions que j'ay fait à des commerçans sur la loire.

1.

" quelles sont les marchandises qui abordent à digoin par
" terre, venant de bourgogne pour s'embarquer sur la
" loire?

1°. les vins de bourgogne, maconnois et beaujolois

2°. les bois de marine, de charpente de maisons, en échalas ou chevrons en parquets en batons et courbes de bateaux, en boisselerie, sabots, tonnerie de toutes sortes, ailes de moulins à vent, bois à faire charbon et à échauffer.

3°. toute marchandise en bois qui se conduit à digoin ne peut venir que de quatre à cinq lieues au plus à cause de la cherté des voitures par terre. les bois qui sont plus éloignés ne peuvent se convertir qu'en maisons pour les vignobles de la bourgogne et du maconnois, qu'en échalas aussi à pareille distance, mais cela fait un bien petit commerce, et à l'égard des bois qui sont dans le centre du nivernois, tels que ceux de la forest du Roi, de celle Duchon &c et au septentrion du charolois, ne peuvent être consommés que sur les lieux, en bois de charpente.

3°. les bombes, boulets et poudre à canon venant d'auxonne

4°. les charbons de bois et de terre.

5°. les charbons de terre provenans des mines de mont-cenis et se conduisent par terre à toulon sur arroux, mais comme la navigation depuis toulon jusques à digoin est très périlleuse et inexécutable, cette branche de commerce que tous a été abandonné, et si une fois la navigation étoit assurée et certaine elle reprendroit vigueur sur le champs.

5°. en fer en barre marchand et de fonderie en gueuse et en
taques de fonte.

6°. en bateaux neufs.

N°. il se fabrique bien quelques bateaux à aiguenon et aux
environs, mais ces pour de chose, tandis que depuis toulon jusqu'
à autun et dans tous les environs, il y a des bois immenses pour
des sciages en bois de bateaux et autres marchandises, et on
consommoit la plus grande partie des trilis en bois à charbon,
pour les forges du charolois, on le prix du bois à brûler a
triplé.

7°. en poissons d'étang pour la ville de paris.

N°. il se charge bien quelques bascules de poisson à toulon et
aiguenon, mais depuis quelques années à cause des naufrages
on a fait conduire par terre et à grands frais une bonne partie
du poisson du charolois, au port de digoin.

8°. en pierres de taille de cleny

N°. depuis plusieurs années la province du bourbonnois fournit
de la bourgogne très beaucoup de ces pierres, quoique le grain
n'en soit pas bien fin, on pourroit les charger sur l'arroux
à avilly paroisse de vigny.

II.

" quelles espèces de fer conduit on à digoin ? "

ce sont des fers en barres de différens calibres, provenant des
forges de charolles, perrecy, le monet et le verdier tous
en charollois, de gueugnon et de beauchamps en autunois,
tous à 2. 3. et 5. lieues de digoin, excepté celle du verdier
qui en est à cinq lieues. la majeure partie de ces fers vient
à digoin tantôt par eau sur l'arroux, et tantôt par terre
suivant la saison.

Les meilleurs de ces fers et les plus doux sont ceux qui se fabriquent
à charolles et à beauchamps, ce sont ceux qu'on appelle fers

marchands et ceux des autres forges, fers de fonderie, qui
se consomment à st etienne en forez

III.

" quelle est la quantité de vin qui arrive par terre année
" commune au port de digoin, et combien chaque pays en
" envoye t il à peu près "

il se conduit année commune au port de digoin 25. à
30,000. pièces de vin dont environ 6000 pièces de bourgogne
le surplus en vins mâconnois et beaujolois

IV.

" de tous les bois qui viennent sur le port quelle est l'espèce
" qui se vend le mieux et qui est d'un meilleur débit ? "

Toute marchandise en bois de chesne se vend très bien et
promptement, préférablement aux marchandises en bois de
sapin, telles que la boisselerie, tonnerie et sabots.

V.

" de quelles mines les charbons de terre viennent ils et de quels
" pays ? "

on a déjà dit qu'il n'y a point de charbon de terre à
porté du port de digoin et de l'arroux que ceux de
montcenis et que par les dangers que les bateaux courent sur
la rivière d'arroux, il en descend plus par eau.

Les charbons étrangers qui arrivent au port de digoin viennent
de St. rambert en St. etienne en forez à destination de paris,
et des forges de tronçais. il en est débité quelque très petite
quantité à digoin.

VI.

" combien de bateaux neufs arrivent au port de digoin et
" d'où viennent ils ? "

Il faut bien environ 300. bateaux neufs pour embarquer
les marchandises qui se chargent au port de digoin,
surtout pour les vins.

la plus grande partie vient de Roanne, le surplus des ports de Melay, Artaix, Chambilly, Bourg et Labeaume, tous situés sur la Loire en Bourgogne et de Gueugnon, situé sur l'Arroux.

VII.

" combien de poissons s'embarquent ils ? "

Il s'embarque au port de Digoin environ cent muids de poisson, et environ autant sur l'Arroux, il doit y charger des autres poissons que du Charollois et de la Bourgogne.

VIII.

" Lorsque les marchandises sont arrivées à Digoin sur le port payent ils des droits ? quels sont ces droits ? y a t il un garde-port, on ne paye aucun droit sur le port de Digoin n'y ayant aucun garde-port établi, chaque commissionnaire de vin y a un garçon, qui couche dans une des cabanes qu'ils y ont fait construire : on ne garde pas les autres marchandises. les employés des fermes, qui sont au d. port ne prennent connoissance des vins et des marchandises que quand elles sont embarquées et que la déclaration en a été faite au bureau des traites.

IX.

" on voudroit savoir quelles sont les marchandises qui arrivent à Digoin en remontant et en descendant la rivière, et ce qu'elles coutent à peu près, année commune "

Il vient à Digoin par le moyen de certains marchands forains toutes sortes de marchandises de la Méditerranée et de la Provence, telles que coton filé et en laine, huille, savon, thon, capres, anchois, figues, pruneaux, raisins, amandes, avelines, olives, fromage de Rochefort et de Gruyeres, oranges, citrons &c. on y conduit aussi en remontant toutes sortes de marchandises de l'Ocean sur tout en poisson salé, épiceries, telles que saumon, morue, merluches, harengs,

vages, poivre, sucre, amidon, vinaigre bois de teinture &c. et tout des mariniers de la Rivière qui en chargent à Orleans des marchandises à destination de Roanne, en achetent pour leur compte et les donnent à bas prix, moyennant les termes et credit que leur donnent les marchands en gros.

Il n'est pas possible de dire le prix commun de toutes ces marchandises, qui d'ailleurs varie beaucoup

X.

" on prie MM. les commerçans, à qui ce mémoire est envoyé d'y ajouter tout ce que leurs lumieres et leur expérience leur ont appris sur cette matiere "

L'on pense que si l'Arroux étoit navigable depuis autun jusques à Digoin, il en résulteroit un grand bien pour le commerce de la province et même pour le Roi.

Sa majesté a une forest considérable proche autun, plusieurs particuliers y font aussi de très beaux bois qui fourniroient considérablement à la marine, aux forges du Charollois, qui par la facilité de tirer du charbon de bois, autant qu'on en voudroit augmenteroient les travaux de leurs forges, notamment pour le corelage des ports, marmites et chaudieres de fonte que la Bourgogne et le Charollois tirent de l'Orleanois.

Lorsqu'un marchand de bois vend en Bourgogne cinq à six milliers de bois marisin, il croit faire une vente considérable s'il en avoit cent milliers au port de Digoin, un marchand d'Orleans les achetteroit tous à la fois et même plus, il en feroit de même pour les échalas ou charmins.

Les vins de Bourgogne coutent pour venir par terre au port de Digoin 12 ℔ la piece et par le moyen du canal

d'autun il n'en consentoit tout au plus que six à sept cens
et le dégel sur le vin seroit bien moins considérable.
Les marchands de la ville d'autun sont obligés de faire
venir toutes leurs marchandises par terre, tandis qu'ils
les pourroient tous par eau, au moyen du canal.
Il y a une manufacture de faïence établie depuis quelques
années à dijon, la ville d'autun les fourniroit à bon compte
et elle pourroit facilement par la même raison augmenter
le commerce de ses manufactures et de celles qui sont
voisines, telles que des bouteilles, verres à boire et à
vitres, papiers, bleds &c.
La ville d'autun pourroit se procurer des marbres gris de
dijon et des marbres blancs de chatel perron, ces derniers
étant plus recherchés de la loire.
Les planches de sapin sont très rares à autun et aux
environs, les habitans et manufactures pourroient se
procurer de dijon. /.

Réponse
à un autre mémoire que j'avois envoyé à d'autun
concernant sur la loire.

I.

" un bateau chargé de 200. pieces de vin, se embarquant à
" dijon pour paris, en combien de tems arrivera-t'il? "
L'embarquement se faisant depuis le commencement de novembre
jusques à la St. jean baptiste, tems où la loire est navigable,
le bateau employera six jours de dijon à briare, puis
jours sur les canaux et deux jours en seine, environ six jours
et quelquefois moins, si le vent est favorable

II.

" combien faut-il d'hommes pour le conduire? "
Je ne sache que deux hommes pour la conduite du bateau
chargé et un troisieme pour la toue de devant jusques à
briare seulement, lequel homme sert de guide.
L'usage est de compter deux bateaux ensemble de cette quelle
même nombre d'hommes conduit 400. pieces de vin, auquel
cas l'un des hommes se met à la tête des premiers bateau et
l'autre à la queue au gouvernail

III.

" Quelles sont les journées de ces hommes? "
Les trois hommes employés ne sont pas payés à la journée, mais
au voyage, qui est pour l'ordinaire de 60 ℔ jusques à paris
et de 50 ℔. pour l'homme de la toue de devant jusques à
briare.

IV.

" quels sont les différens droits à payer? "
Tous les droits réunis se jettés au mare la loire sur chaque
pieces ou tonneau de vin montent à 8 ℔. 2 ℔. de droit pour
chaque pieces. J'ajoutois ensuite la petite récolte que j'avois

le voiturier de l'abat à la perte de son bateau en tire
propre travail, une pieu de vin rendue à la porte de marchand
à paris pour 12tt cequi fait 2400t. pour un bateau chargé
de 200. tonneaux tous droits acquitté, à l'exception des droits
dentré de paris, pris pour les vins de bourgogne arrivant
par eau de 60t et par terre de 47t.

V.

" Quelle différence y auroit il si au lieu de 200. tonneaux le
" bateau n'en portoit que cent ? "

La différence seroit de 200t. environ qu'exigeroit de plus le
voiturier, c'est à dire qu'au lieu de 2400t. pour 20. pieces, il
exigeroit 1600t pour 100. enteqüil lui faudroit le même
nombre d'hommes, les mêmes embaras, le même péage à payer
pour les batteaux et que d'ailleurs il pourroit servir la même
lieue un bateau de son bateau à paris, un bateau chargeant 200. tonneaux
ou 100. étant le même.

L'abat d'un bateau dans ce pays est de 250t. et arrivé à
paris il est déchargé et vendu 60t et au plus 80t

VI.

" outre les vins s'embarque t'il à digon d'autres marchandises ? "

outre les vins il s'embarque à digon des bois de différentes
espèces, des bleds, des charbons de pierre, des charbons de bois
des poissons, des fers, et des bateaux neufs.

VII.

" Quelle est la destination de ces marchandises ? "

Les bois de toutes espèces sont destinés pour orleans et le bois
quarré particulierement pour paris.
Les bleds pour orleans, paris et nantes.
les charbons pour paris, orleans et tours
Les poissons pour paris.

Les fers pour paris, orleans, blois, tours, angers, et nantes
Les batteaux neufs pour briare.

VIII.

" quel est le prix du transport ? "

un bateau chargé de bois marin ou traversin, portant ordinairement
12. milliers, chaque millier composé de 23. cubes portant de
digon et arrivant à orleans paye de peage 5t 10. et de
voiture tous droits payés, 36t. par milliers

un bateau chargé de charbon en échalas, toujours pour
orleans, portant deux cent, chaque cent composé de 208.
bottes, paye de meme 5t. 10s. de péage et de voiture, péage
compris 18t. par cent.

un train de bois quarré pour orleans, contenant 900. toises en
corde de péage 5t. par toise à orleans et de voiture 200t
péage compris.

un train de bois de marin contenant 2000. pieds cubes, tiers
destiné pour orleans, comme aussi péage et même voiture que
le bois quarré. cet fait est destiné pour paris il paye 60t. de
droits sur le canal de briare et autant sur celui de loing
n°. fil est pour le Roi il ne paye aucun péage.

si led. bois de marin est déposé dans des bateaux et qu'il
ne soit point destiné pour le Roi, il paye la même somme
pour les droits de canaux, vuide sous sous les ponts de orleans et
de corbeille et à son arrivée à paris le droit de bout à bout
prises de 8t 16s. par batteau et de 7t 8s. 9d pour le droit
de domaine.

un bateau chargé de bleds ne paye aucun droit sur la loire
ni sur la saone.

à deux sol on exige le péage des bateaux, prises de
deux sols six deniers par bord.

à briare on paye pour droit de canal cinqs sous par muid.

Sur le canal de loing on paye le meme droit.

desorte que tous les droits dus sur un bateau de bled se reduisent à quarante sous par muid.

Le bateau contient ordinairement 120. muids et coute de voiture jusques à orleans 9.tt par muid, tous droits compris.

un bateau chargé de charbon de pierre destiné pour paris contenant 15. voyes, la voye composée de 8. tonneaux, et un charbon de bois contenant 600. tonneaux, coute de péage 40.tt par bateau. les droits de Canal sont de 60.tt dans chaque cy pris font 80.tt. et la voiture le voyage tous droits compris, 800.tt

une bascule de poisson paye jusques à paris pour péages 60. livres : et pour droit de canal 3.tt par pied de tillac, soit à briare soit à nemours sur le canal de loing. après ne paye les droits de bord à port et du domaine

un bateau chargé de fer ; portant 60. à 80. milliers passe pays de péage jusques à orleans 6.tt par milliers, et la voiture d'un bateau chargé de cette marchandise est de 8.tt par milliers y compris tous droits, meme ceux de canal qui sont de 60. à 80.tt à briare et autant à nemours, si on le conduit à paris.

nota. le fer des pays n'est de débit que depuis orleans, jusques à nantes.

Pour paris on tire ceux de la charité nevers et cosne.

les bateaux neufs ne payent que les droits de bords à deliz, qui sont de 2.tt 6 \ pour chaque bord.

IX

" ny auroit il pas d'autres marchandises qui pût pourroit débiter, ou débiteroit avec meme facilité, loing, les pays bas? et toutes autres régions, les frets, dangibes &c. &c"

X.

" quelles sont les marchandises de meslleur debit?"

Les bois, Les fers, les charbons.

XI.

" quelles sont les marchandises remontantes la riviere, les suifs, castonades, les huiles, les épiceries, camarié, les bois de teinture et de placage, le plomb, l'étain, l'amidon la grenade a grandes, l'ardoise, la fayance, la poterie de gray les sels, les meubles de montlins et à aignisse, les cordages, les chanvres, l'acier &c &c."

XII.

" quelles sont les marchandises qui descendent la riviere?"

les fruits d'olive, les singes, le vitriol, la laine, le lin, les cuirs, les fruits verts secs, les fromages, les suifs de la rochelle, la poix, la quincaillerie, l'armurerie, les liqueurs, les drogues, la toile, les vins de languedoc &c. &c.

XIII.

" depuis quels pays viennent les vins qui s'embarquent aujourd'hui
" à dijoin ?."

de beaujolois, maconnois, chalonois et quelques tonneaux de languedoc

XIV.

" quelle quantité chaque pays en fournit a peu près?"

Le beaujolois environ 8000. pieces, le maconnois environ 20 mille pieces, et le chalonois environ 8000. ce qui fait à dijoin un embarquement de 36000. pieces année commune, mais fournit une plus grande quantité.

XVII.

" que coutent ils pour Lavoiture par terre jus que a dijon ? "

les vins de beaujolois, maconnois, et chalonois contene environ

7.^{tx} par pieces de voiture, pour être rendus à dijon, sans y

comprendre les délets considérable occasionné par les rognures

des ouvriers, lequel délets est d'environ un tonneau sur 25.

et la dépens que sont obligé de faire les gardens de vins, pour

veiller à la conduite des bouviers et à faire partir dun

dépot à l'autre leurs vins.

Les dépots sont de deux lieues en deux lieues et depuis delo

voiture dune piece de vins dun dépot à l'autre est estimé

commune de 20. sous, le prix de dépot est de deux sous par

pièce et quelquefois de trois sous, ce qui forme les sept livres

ou environ qu'il en coute pour conduire une pièce de

vin de mascon à dijon.

Souvent meme il se trouve dans ces différens dépots, des pièces

de vin de perdues, ce qui n'arrive pas sur la riviere : d'autre

part le peu d'adresse des bouviers, fait que les tonneaux sont

souvent défoncé et le vin perdu.

XVI.

" Paye t'on quelque droit à dijon pour les vins ? "

on paye 10.^{s} 6. par pièces.

on voit de vins obtenir en ordre que l'on rendit

l'Ouche navigable, et publie en retireroit un avantage

considérable, en ce que on pourroit conduire les bois de sapin

dans l'auxerrois, l'amarré, le grain dans un tems de disette

telle que nous l'avons éprouvé il y a peu de tems, et que

par le moyen de la voiture, on remonteroit de l'auxerrois même

depuis nantes, enfin mot bons espèces de marchandises.

307.

que de l'auxerrois, où les bois sont communs, on tireroit des

marchandises d'un tres grand débit en ce genre, qui

ramenerois le vin, le grain de l'auxerrois, le charbon de pierre

de montceaux, les bouteilles, le verre, (objet dont on manque

en ce pays et que l'on tire de l'alsace) les fruits, le poisson, le

papier, la pierre de taille, enfin toutes les productions de

l'auxerrois. /.

Tarif

Reçu le payé sur le vin qui s'embarque sur la Loire au port de digoin, pour être rendu à paris

ou payé à digoin pour péage de chaque bateau neuf sols six deniers savoir,

105ᵗ. 9ˢ. 6ᵈ.
- pour celui de mr. le prince de la molpe 1ᵉ jan 8ˢ. 9ᵈ
- pour celui de mr. aubier 9
- on payé en outre le droit de convoi jusques grenelle 10ˢ. 6ᵈ par tonneau,
- ainsi pour 200. tonneaux 105ᵗ. 9ˢ. 6ᵈ

5ᵗ. 18ˢ. 4ᵈ.
- on payé à decise pour péage de bateau neuf 1ˢ. 8ᵈ.
- pour péage 9. d. par tonneau savoir
- pour le péage de loire . . . . . 5.
- pour celui de decise 2
- en tout 200. tonneaux 5. 18. 4.

223.). 6.
- pour anciens et nouveaux ochois et doublemens de ceux des vins en bateaux, passans sur les ponts 15ˢ. 2ᵈ. par tonneau
- en tout 200. 151. 13. 4.
- plus le sol pour liv. du dit droit . . . .). 12. 6.
- plus les 8ˢ. pour liv. du principal et du sol pour livres étant de 63. 14. 2
- plus pour péage par bord de bateau, 2ˢ. 6ᵈ. et comme un bateau chargé de 200. pieces a trois bords icy . . . . .). 6
- Total 223ᵗ.). 6

105. 16. 8.
- autre bureau à decise pour premiere moitié des ochois appartenans aussi, on payé par tonneau). ˢ.). ᵈ
- ce qui fait pour 200. . . . .). 5. 16. 8.
- pour les 8ˢ. pour liv. du dit droit . . . . . 30.
- Total 105. 16. 8.

440. 12.

---

440. 12.

309.
- à nevers on payé
- pour anciens ochois par tonneau 5ˢ. 5
- ce qui fait pour 200. 50ᵗ. . . . . 50.
- pour le sol pour livres . . . . . 2. 10.

113. 10.
- pour les 8. sols pour livres d'autre . . . . 21.
- pour le nouvel ochois qui se le double de produit des huit sols pour livres d'iceux . . . 42.
- entour 113ᵗ. 10ˢ. 0ᵈ

105ᵗ.
- on payé encore à nevers pour autre nouvel ochois et doublement d'icelui par tonneaux 10ˢ.
- ce qui fait pour les 200. . . . . 100ᵗ.
- plus le sol pour livres du produit . . . . . 5.
- Total 105ᵗ.

2ᵗ. 11ˢ.
- on payé encore à nevers pour droit de péage sous les deux ponts deux deniers par tonneau, ce qui fait pour les 200. . . . . 1. 13. 4.
- le sol pour livres du dit . . . . . 1. 8.
- les huit sols pour livres du tout . . . . . 16.
- Total 2ᵗ. 11ˢ.

12ᵗ. 10.
- à givry pour le péage). deniers par tonneau
- et 8. deniers par tonneau pour celui d'aubigny
- entour 15. deniers : ci pour les 200. tonneaux . . . 12ᵗ. 10.

27. 15. 3.
- à la charité on payé pour le passage des deux ponts deux sols neuf deniers par tonneau
- et pour les 200. . . . . 27ᵗ. 10ˢ.
- au même lieu pour le péage de nevers par chaque bateau . . . . . 5. 3.
- Total 27ᵗ. 15ˢ. 3ᵈ

---

703. 18. 3.

703. 18. 3.

310.

4ᵗ 6ˢ 4ᵈ

à corne on paye pour peage cinq deniers par tonneau cequi fait pour les 200 . . . . 4ᵗ. 3ˢ. 1½ᵈ.
et pour le bateau . . . . . 3.
Total 4ᵗ. 6ˢ. 4ᵈ.

16ˢ. 8

à stᵉ fismin on paye par tonneau pour peage un denier, cequi fait pour les 200 . . . 16ˢ. 8ᵈ.

300ᵗ

au canal de briare on paye par chaque tonneau 30ˢ. cequi fait pour les 200 . . . . 300ᵗ.

320ᵗ.

au canal de loing venant de briare entre parvis et cepoy, où se tient le bureau on paye 32. sols pour tonneau, cequi fait pour les 200 . . . . . 320.

3ᵗ. 13ˢ. 8ᵈ.

à nemours sur le canal de loing on paye pour le peage de nemours et dorbives par chaque tonneau 4. deniers et pour les 200 . . . . 3. 6. 8.
pour les deux sols pour livres dudroit . . . . 7.
Total 3ᵗ. 13. 8.

6ᵗ. 0ˢ. 4ᵈ

à stᵉ mames on paye pour droit de peage de la grande ecluse, dud droit desᵈ. mames et droit de baillonage par chaque bateau . . 2ˢ. 6ᵈ.
par chaque tonneau 5. deniers et pour les 200. 4. 3. 4.
pour les fuit sols pour livres des cinq deniers . . . 1. 14. 6
Total 6ᵗ. 0ˢ. 4ᵈ.

1ᵗ. 10.

sous le pont de melun, il encourt trente sous par chaque bateau pour les trois femmes qui aident à passer . . . . . 1. 10.

6ᵗ. 17ˢ. 1ᵈ.

à melun on paye pour peage par chaque tonneau fuit deniers et pour les 200 . . . . . 6. 13. 4.
pour les 8. sols pour livres 3. 9
Total 6ᵗ. 17. 1.

1347. 2. 4.

1367ᵗ. 2ˢ. 4ᵈ.

311.

au même bureau de melun pour droits de jauge et courtage par chaque tonneau 16ˢ. 4ᵈ
et pour les 200. . . . . 163. 6. 8.

233ᵗ. 6ˢ. 8ᵈ.

pour droits d'octrois 5. sols par tonneau et pour les 200 . . . . . 50.
pour les fuit sols pour livres dud. octrois . . . . 20.
Total 233. 6. 8.

1ᵗ. 10ˢ. 0ᵈ.

sous le pont de corbeille il encourt trente sous par chaque bateau pour les trois femmes qui aident à passer . . . . . 1ᵗ. 10.

8ᵗ. 18ˢ. 0ᵈ.

au pont de la tournelle à paris on paye pour le droit des officiers planchéeurs et mettneurs à pont par chaque bateau . . . . . 6ᵗ.
pour les 8. sous pour livres . . . . . 2. 8.
pour droit de riviere . . . . . 10.
Total 8ᵗ. 18. 0.

7ᵗ. 8ˢ. 9ᵈ.

au pont saint paul on paye au bureau appellé le bureau du domaine, pour droit de domaine, barrage et poids le roi y compris le cinq et nouveau sous pour livres par chaque bateau 7ᵗ. 8. 9

353ᵗ.

sous droits de quittance sur la route . . . 3ᵗ.
pour les trois conducteurs . . . . . 160.
190ᵗ. sur la perte du bateau, saisebeans
250. et se vendant a paris 60ᵗ. cy . . . . 190.

1951. 5. 9

Total 1951ᵗ. 5. 9. mais on peut porter ces dépens à 2400ᵗ. pour le dédit que le roi peut souffrir pendant la route, cequi se cependant au delà de la perte réelle que le roi souffre dans le cas. /.

" P.S. Je vais joindre à ce recueil une mémoire sur la navigation
" de la Seille, qui me fut envoyé sur ma demande, lors que
" je m'occupois de la navigation de Lorraine. Elle est pas étrangère
" à la matière, et on y trouvera des observations intéressantes,
" qui méritent d'être consultées "

Mémoire

Sur la navigation de la Seille depuis Lonjons jusques à la Saone

La riviere de Seille qui prend sa source dans les monts jurats auprès de l'abbaye de Beaume-les-messieurs, après avoir arrosé une partie du bailliage de Lons-le-saunier, entre par le nord dans la bresse chalonnoise et va se jetter à la Saone à une lieue au dessous de Tournus.

Le Solnan sort des montagnes de Vevermont à demie lieue de Coligny, roule d'abord au couchant, puis revenant au nord, vient en se repliant au couchant perdre ses eaux dans celles de la Seille, sous les murs et au midi de la ville de Lonjons.

La Valiere quelquefois appellée le Sione et à son embouchure la Salle, vient des montagnes de Lons-le-saunier, forme du territoire de la ville de Lonjons une peninsule, conjointement avec le Solnan et la Seille, dans laquelle elle se jette au nord de lad. ville.

Le pays arrosé par ces trois rivieres est certainement un des plus riants de la bresse chalonnoise et seroit en même tems un des plus riche et le plus fertile, si au lieu d'aider la nature, on n'avoit au contraire rendu vains les avantages de la position.

ces rivieres en effet dont le lit est profond, et la marche douce et tranquille sont bordées de belles, grasses et vastes

prairies, qui pourroient aux cultivateurs la facilité d'élever, nourrir et engraisser de nombreux troupeaux de toutes les espèces, qui fourniroient aux laboureurs et des vaches engrais, pour la culture et la fécondité des terres, sont en même tems le fond d'un grand commerce.

à ces prairies aboutissent de vastes plaines propres à la culture, dont le sol gras, gras, froid, produit à l'aide des engrais, dans les saisons avantageuses, des moissons abondantes d'un blé parfait et recherché.

des coteaux couverts de bois couronnent ces campagnes cultivées et laissent le cours libre à mille ruisseaux, dont les eaux retenues par des digues forment une quantité d'étangs qui fournissent encore des vaches engrais.

mais ce pays, dont la perspective annonce l'abondance, ne sera bientôt qu'un pays inculte et stérile et les rivieres, qui doivent non seulement contribuer à la richesse des campagnes en les arrosant, mais faire encore la richesse artificielle des provinces qu'elles parcourent, en facilitant le transport des marchandises, ne posent dans cette partie de la bresse chalonnoise que la ruine et le désastre.

Le principe du mal est connu et pour y remédier, il ne faut que de rendre libre la navigation de la Seille, depuis Lonjons jusques à la Saone, navigation qui n'est arrêté que par des moulins que l'on a construit dans son lit.

des citoyens éclairés ont présenté plusieurs fois ce projet utile, mais des petits intérêts particuliers mal entendus, mal combinés, l'ont emporté sur le bien général du pays et de plusieurs provinces et ont fait chaque fois échouer l'entreprise (note 1re)

aujourd'hui les habitans riverains de la Seille, plus éclairés

sur les avantages de l'agriculture et du commerce, instruits par une longue et malheureuse expérience de la source de leur dépérissement de leurs propriétés, gémissans sur leur aveuglement et regrets ont dédaigné autrefois et deviennent pour eux l'objet le plus intéressant; seront-ils condamnés à ne former que des vœux impuissans et la fatale de leurs pères et celle inséparable? non sans doute, il suffit que présentés l'utilité de ce projet de navigation sous les yeux et les lumières d'un ministre jaloux de porter de toutes parts l'ordre et l'abondance, pour lui permettre une exécution aussi prompte qu'elle est facile.

Je vais donc entreprendre de prouver 1°. que la navigation de la Seille fera jouir le pays qu'elle arrose de la fécondité naturelle, dont cette rivière est privée jusques à ce jour. 2°. qu'elle procurera de très grands avantages à la ville de Lyon au comté de Bourgogne et à une partie de la Suisse et de l'Alsace et enfin à la ville de Louhans qui deviendra bientôt le point central d'un commerce considérable. 3°. que cette navigation pour s'établir très facilement et quelle fois cette entreprise ne seront pas d'une très dispendieux.

Le cours de la Seille a peu de pente, l'on a cependant construit des moulins sur cette rivière. pour donner à l'eau qui les fait mouvoir assez de chute, on a fait élever dans son lit des digues, qui la barrent totalement; ces digues sont faites avec des fascines, elles durent peu, chaque fois qu'on les rétablit. les meuniers les exhaussent davantage. cet exhaussement fait gonfler les eaux par dessus les bords de cette rivière, ils font deux digues latérales dans la montagne les eaux descendent avec abondance, retenues par les digues, dont on vient de parler, ne trouvant pas un passage assez

vaste par les vannes des moulins, tombent du lit de la rivière. elles déposent sur les bords du sable ou de la terre, qui les élèvent et les bords étant plus hauts que le reste des prés, qui ont une pente du côté opposé à la rivière, il arrive qu'à chaque inondation les prés sont submergés sans retour. cet accident n'est malheureusement que trop commun et on le voit se renouveller plusieurs fois à chaque saison. tantôt le cultivateur attentif prêt à recueillir les fourages préparés sous les sueurs et la peine, les voit enlevés par la fureur des flots et ne retire que quelques débris à travers les torrens qui les entraînent, qu'au péril de sa vie: tantôt à la veille de la récolte il voit pourrir sous les inondations trop longues et trop fréquentes son espérance et sa fortune. de belles et riantes prairies sont changées en marais inabordables et pour les pauvres et pour la faucheuse. les plus élevées fournissent à peine de bois assez tôt, leurs productions aux cultivateurs découragés, qui ne peuvent nourrir que la moitié du bétail nécessaire à la culture et à l'engrais des terres. si les fourages, si les pâturages gâtés, il s'ensuit que les bestiaux maigrissent, ou contractent les maladies qui les font périr, qu'ils ne donnent que de mauvais engrais et en petite quantité, que le travail qu'ils doivent fournir à la terre, le mêle avec leurs forces épuisées par une nourriture dangereuse et peu substantielle, de là les mauvaises récoltes, la chute du commerce, l'indigence des colons, qui succombant sous le poid de leurs charges, qu'ils ne peuvent que difficilement acquitter, se trouvent à peine, une mauvaise nourriture, contractent eux mêmes les maladies qui dépeuplent les Campagnes et ne présentent

que la misère, dans un pays, dont les grains précieux, comme on l'a déjà dit, annoncent l'abondance.

Le débordement causé par la rivière de Seille dans les prairies que la borde, monte au moins à cent mille liards par année et cette perte réelle est inappréciable en la considérant dans toute son étendue, relativement à la culture des terres et à la dépopulation des bestiaux, qui font la base de nos richesses.

Le premier et le plus précieux avantage de la navigation libre de la Seille sera d'assurer la conservation des prairies, les écluses que l'on sera obligé de faire dans les digues de chaque moulin, depuis Louhans jusques à la Saone, pour le passage des bateaux, procureront une nouvelle voie large et facile à l'écoulement des eaux. ces écluses ouvertes avec soin avec les vannes des moulins, dès que la rivière commencera à grossir, les eaux auront le tems de s'échapper et de se rendre à la Saone et la Seille ne s'épandra plus dans nos prairies, que lors que la Saone sortira elle même de son lit, à une hauteur extraordinaire, et que les eaux refluront dans celui de la Seille. des lors on peut promettre que les inondations seront aussi rares qu'elles sont fréquentes aujourd'hui, et qu'elles ne seront que momentanées, par cette autre avantage de l'écoulement de la Saone, nos prairies resteront découvertes.

mais ce ne sera pas seulement en conservant les prairies que la navigation de la Seille concourra à augmenter la fertilité des terres, et les productions du pays, bleds, bois, chanvres, charbons &c. Elle les livrera promptement, commodément et à moins de frais par la Seille, des lors plus de voitures par terre, des lors plus d'engrais

d'engrais par les chemins, des lors une multitude de bestiaux destiné au transport des denrées et des marchandises en sera plus occupé que à la culture des campagnes, des lors enfin une foule de laboureurs chargés de la conduite des voitures sera rendue à son état naturel plus laborieux, mais plus utile. Le débit avantageux et facile de tous les objets de productions du pays animera l'activité et l'industrie du propriétaire et du cultivateur. l'premier ne craindra pas de faire des avances, pour augmenter la masse de ses productions, le second apportera tous les soins à faire valoir les avances, qui lui seront confiés, puis qu'il devra participer au profit qui en reviendra : bientot des campagnes pres que incultes seront fertilisées, des prairies marécageuses assainies des bois abbandonnés et négligés mis en reserve et conservés avec soin, tout prendra une face nouvelle et ce heureux changement sera dû à la navigation.

La ville de Lyon tire de la Bourgogne la plus grande quantité des bleds, des bois et charbons nécessaires à la consommation de ses habitans, lors qu'il y a des secheresses et que la Saone est basse, les bateaux ne peuvent plus descendre jusques à Chalon, alors les denrées devenant très rares, le prix en augmente considérablement et l'on auroit dans ces momens de crise à la bourse chalonoise, par livre par terre, ou par le cours de la Seille dans son état actuel (note 2.) les bleds à bon marché, ou la Saone conserve toujours assez d'eau pour porter les bateaux jusques à Lyon, mais le transport par terre, ou par la Seille est plus dispendieux et plus long et grand le besoin et prestons, le plus petit délai peut devenir préjudiciable.

La navigation de la Seille étant libre et facile en

en toute saison, les négotians s'empresseront de prévenir les besoins de la ville de Lyon, en y conduisant des grains de toute espèce, dès que la moindre augmentation dans le prix annoncera que la navigation de la Saone, devient difficile et quelle sera bientot impraticable.

Ce ne sera pas la seule ressource que cette grande ville tirera de la Haute-Chalonoise, presque tous les villages ont une grande quantité de bois, qui se consomment dans le pays, où on les prodigue, parceque n'ayant pas le moyen de s'en défaire avantageusement, la commodité des transports engagera les propriétaires des futayes à faire conduire des bois de moule à Lyon, les taillis seront convertis en charbon et auront la même destination. les villages riverains de la Seille, qui n'en tirent aujourd'hui qu'une petite quantité, parceque l'abreuvement des Cabaux à chaque moulin est pénible et coûteux, s'empresseront d'en fournir, lors que les obstacles, qui les arrêtent seront levés : avec les bois et charbons dont l'augmentation deviendra sensible, l'Abbaye chalonoise enverra encore les bestiaux gras et les poissons, et cette augmentation de denrées de toutes espèces apportera nécessairement une diminution dans le prix : car comme l'observe M. de montesquieu, „ c'est la concurrence qui met un prix juste „ aux marchandises et qui établit les vrais rapports entre „ elles „

mais indépendamment des avantages particuliers que la ville de Lyon retirera de la navigation de la Seille, il en est d'autres, qui lui sont communs avec le comté de Bourgogne et une partie de l'Alsace et de la Suisse.

ces différens pays sont obligés de faire transporter par

Terre toutes les marchandises qu'ils envoyent à Lyon, et toutes celles qu'ils tirent de cette grande ville, soit pour leur usage soit pour leur consommation. on compte près de 25. lieues par terre de Lons le Saunier à Lyon. on pourroit épargner 20 lieues de transport par terre, puis qu'il n'y a de Lons le Saunier à Louhans que quatre lieues et une grande route pour y arriver. quelle différence dans le prix de la voiture qui retourne au profit du propriétaire et de la consommation? la différence du transport par terre ou par eau, est trop connue pour qu'il soit besoin de la développer ici.

on peut donc assurer dès que la navigation de la Seille sera libre, que les fers bruts, les fers ouvrés, les vins, les fromages, les ménuiseries et des ciages de bois de sapin, enfin toutes les marchandises du comté de Bourgogne de l'Alsace et de la Suisse, seront envoyés à Louhans, où on les embarquera pour les conduire à Gergy. les voituriers, qui les auront transportés de Lons le Saunier à Louhans, s'en retourneront chargés des denrées et des marchandises qui seront envoyés de la province et du Lyonnois au comté de Bourgogne et à une partie de l'Alsace et de la Suisse.

La navigation de la Seille ouvrira donc un commerce plus libre et plus commode à des différentes provinces et leur procurera des facilités de se rendre aides et secours à moindres frais et avec plus de célérité à leurs besoins réciproques (note 3)

La ville de Louhans de son côté devenant l'entrepot de toutes les productions du pays, qui y seront embarquées, de toutes les marchandises que la provence, le Lyonnois,

Le comté de bourgogne, l'alsace et la suisse s'enverront
réciproquement, verra bientot augmenter sa population.
des étrangers y seront attirés par la facilité de faire le
commerce. les voituriers du comté de bourgogne qui y amèneront
les marchandises et les productions de leurs pays et se chargeront
au retour de celles, qui leur viendront des provinces méridionales
augmenteront la consommation et y apporteront de l'argent.
cette ville sera toujours d'moins de frais si elle tire du
montbelliard et de chatillon. Le tissu de soie qui lui coute
actuellement rendue sur place, cent vingt livres, lui sera livré
de toutes les plus fausses prix a 72tt. cette ville dans la
construction est si dangereuse pour la fortune et la vie de ses
citoyens si rétablie a un peu de tems, par quelles habitans
deviendront plus riches et qu'ils leur en coutera moins pour
élever des batimens solides, à la place de leurs masures en bois.
Si la navigation de la saille y augmente le prix des denrées,
le riche propriétaire de fond en sera augmenter le produit.
Le bourgeois, qui vit ainsi avec un revenu médiocre, prendra
de l'émulation: les moyens d'agrandir sa fortune par le
commerce lui seront ouverts et il saura les saisir. il
négociera pour son compte, ou il fera le commerce par
commission, ou il formera des sociétés avec des gros négocians,
qui fourniront de l'argent, tandis qu'il donnera son
travail et son industrie. L'artisan sera plus occupé et
plus chèrement payé. le manouvrier sera certain de
plus longues journées, de voir même augmenter le
salaire de la journée, par ce que on aura constamment
besoin de ses bras, sur les ports, dans les chantiers, dans les
magasins, enfin des manufactures tombées se relèveront

on en créera même de nouvelles, par lesquelles auront de
nouveaux débouchés pour la vente. L'agrandissement de la
ville apportera sans doute, une augmentation dans les dépenses
publiques, mais que les administrateurs se rassurent à cet
egard, tous les revenus communs étant établis sur les consom-
mations n'augmenteront-ils pas avec le nombre des consommateurs?
et la combinaison des dépenses et des produits ne sera-t-elle
pas encore à l'avantage de cette ville? c'est donc elle qui doit
se charger d'établir la navigation de la saille, puis qu'elle
y a un interet plus pressant et plus direct.

L'exécution de cette entreprise est facile, elle n'est pas au
dessus de ses forces. La saille depuis Louhans jusques à la
saone, coule dans toutes les saisons un volume d'eau assez
considérable pour porter les plus grands bateaux. trois moulins
arrestent la navigation. le premier est situé à bruailles, le
second à loisy et le troisieme à cuisery. il faut donc construire
dans les digues de ces moulins des écluses pour le passage
des bateaux „ chaque écluse est une espece de canal enfermé
„ entre deux portes, l'une supérieure que les ouvriers appellent
„ porte de tête, l'autre inferieure qu'ils nomment porte de mouil-
„ lage dans les navigations artificielles à conserver l'eau et à
„ rendre le passage des bateaux, également aisé en montant
„ et en descendant à la différence des pertuis qui n'étant que
„ de simples ouvertures laissés dans une digue fermés par
„ des aiguilles appuyés sur des bois, ou par des vannes,
„ perdent beaucoup d'eau et rendent le passage difficile
„ en montant et dangereux en descendant „ dict. encyclop.

Les deux murs parallèles de chaque ecluse supportent

avoirs moins de soixante pieds de longueur sur douze de
gueules, au dessus des fondations et quatre pieds d'épaisseur
ces murs doivent être bâtis sur pilotis, entre fondrés et un
peu entalus pour qu'ils puissent résister à la poussé des terres
et distants l'un de l'autre de vingt pieds. L'entre deux des
murs sera pavé, sur un massif de maçonnerie solidement
fondé et pour donner la solidité convenable à un pareil
ouvrage, qui doit être éprouvé d'un courant continuel et
rapide lors des inondations quelle glaces et les gelés pour
d'avant, il doit être fait avec les plus grosses pierres de
taille de bonne qualité et qui seront cimentées. il faudra
pour les deux murs parallèles 5760. pieds cubes de taille,
pour les fondations des murs entre supposant de 5. pieds
d'épaisseur et de 4. de profondeur 3000. pieds cubes. pour
le massif entre les murs à éfaire entièrement en pierre de
taille 2025. pieds cubes, ce qui produit environ 10785. pieds
cubes de pierre rendues sur place à 25. sous le pied, il en
coutera pour cet objet 13481^{t}. pour la main d'oeuvre de
maçon et d'appareurs 2500^{t}. pour chaux et ciments 1500^{t}
épuisements, batardeaux et épuisements 2400^{t}. les deux
portes compris bois, fermants et les machines pour les ouvrir
et fermer facilement 2400^{t} chaque écluse coutera donc
suivant ce calcul 22281^{t}. on pourroit diminuer considérablement
la dépense des fondations et du massif entre les murs que
je suppose être faits en pierre de taille. les fondations seroient,
je crois aussi solides entre faites en gros moellons et chaux
vive. le massif pourroit être construit de même manière et
recouvert d'une pierre de taille d'un pied d'épaisseur. on
pourroit encore supprimer ce massif si le fond de la rivière

étoit solide. mais cassons au plus fort et portons la
dépense de chaque écluse a 23000^{t}. par ce que je puis avoir
omis quelques ouvrages de détail, qui entrent dans la
construction d'une écluse. il en coutera trois à faire
aux environs de Granges, Lissy et Suisery 69000^{t}.

il faudra construire une quatrième écluse avec une digue
à la traverse pour élever et conserver l'eau, le passage des
bateaux étant interrompu dans les sécheresses, par quelques
bancs de sable, qui se trouvent en cette partie de la rivière.
il faut encore 23000^{t} à ajouter pour l'écluse, la digue qui
doit traverser la Rivière avec un logement pour l'éclusier,
pourra coûter 18000^{t}. admettons quelle passe de deux,
quelques langues de terre à couper pour éviter des coudes
considérables et diminuer le tirage et les frais à faire
pour solliciter et obtenir la permission de faire cette
entreprise montent encore à 12000^{t}. le total de la dépense
sera de 122,000^{t}

Les habitans de Longues n'ont pas les fonds nécessaires
qu'ils ne craignent pas de faire l'entreprise, ils trouveront
jour amplement dédommagés des frais avancés. en se chargeant
de l'exécution de cette entreprise, ils demanderont et obtiendront
des droits à percevoir sur toutes les denrées et marchandises,
qui passeront à chaque écluse: le produit de ces droits
quelques modiques qu'ils soient passera au delà du payement
des intérêts du prix de l'entreprise et les frais de régie et
d'entretien. ces écluses solidement construites n'exigeront
aucunes réparations pendant plusieurs années et
l'excédant du produit des droits destinés à l'entretien
des ouvrages, après le payement des intérêts et frais

du régie sera employé à l'ouverture des canaux qu'ils auront empruntés. (note L.)

Les habitans de Longwy enfaisant l'abrin du pays, des parties voisines et leurs propre, augmenteront encore par la suite des tems leurs revenus communs et pourront sans le secours des droits onéreux qu'ils perçoivent actuellement dans leur ville (droits qui gênent le commerce) acquitter aisément toutes leurs charges.

mais m'objectera-t-on, vous ne procurés pas au pays tous les avantages que vous lui promettés d'abord, vous lui ouvrés à la vérité une communication moins dispendieuse et plus facile pour la livraison de ses productions, vous garantissés des inondations les prairies riveraines de la Seille depuis Longwy jusques à la Saone, mais toutes celles qui bordent la Seille au dessus de Longwy? toutes celles qui bordent les rivières de la Valière et du Solnan, vous restés exposés aux mêmes inondations, pour quoi ne pas étendre la navigation sur ces différentes rivières?

Je réponds d'abord que pour prolonger la navigation de la Seille, qui pourrait être remontée trois lieues au dessus de Longwy, il en coûterait des sommes considérables et qui ne seroit pas indemnisé des grandes avances qu'exigeroit cette entreprise, par le produit des droits d'exportation, qui seroit réduit aux seuls besoins de villages riverains: je réponds que le lit de la Valière et du Solnan n'est ni assés large, ni assés profond pour pouvoir avec toutes les avances possibles y entretenir une navigation continuelle et soutenue, je réponds que le lit de la Seille étant très large et très profond depuis Longwy jusques à la Saone et pouvant aisément vuider les eaux au moyen des écluses

seront plus en état de recevoir celles du Solnan et de la Valière, qui s'y jetteront et je conviens en même tems que les moulins construits sur la Seille, au dessus de Longwy et sur les rivières de la Valière et du Solnan, ne laissent comme on l'a déjà dit d'autres issues à l'écoulement des eaux que leurs vannes, qui dans les plus abondantes et fréquentes ne peuvent pas suffire, causeroient entre eux un gonflement désastreux dans les lieux circonvoisins. mais je propose un moyen pour les garantir aussi efficacement que la navigation et qui en faisant jouir cette partie du pays de ses avantages et de ses productions, tournera également à l'utilité des propriétaires de moulins.

en même tems que l'on sollicitera au conseil la permission d'établir la navigation de la Seille depuis Longwy jusques à la Saone, on devra demander qu'il soit ordonné de construire dans les digues des moulins, au dessus de Longwy sur les rivières de la Seille, Valière et Solnan des déchargeoirs solides, d'une largeur proportionnée et suffisante pour laisser dans les saisons pluvieuses et à la moindre apparence d'une inondation un libre cours aux eaux: que les déchargeoirs qui seront fermés par des vannes dans les belles saisons, seront construits sur les plans et devis d'un ingénieur nommé à cet effet, que les frais des plans devis et de la conduite de l'ingénieur sur les lieux, ainsi que ceux de construction, seront à la charge des propriétaires riverains en cas d'entretien perpétuel à la charge des propriétaires des moulins, que les échevins de chaque paroisse auront le droit et la charge dans les mêmes d'inondations de faire lever les déchargeoirs de leur arrondissement sous peine d'amende considérable, ce

en cas de négligence de leur part et led. amende payable par les meuniers en cas d'opposition à l'ouverture des décharges dans les vannes levées à propos, présenteroient à l'influence des eaux un libre passage, en empêchant le regonflement et le long séjour sur les prairies.

Considération que ce moyen si avantageux au public, ne nuise aux propriétaires des moulins et leur occasionne une dépense? on pourroit répondre d'abord que le droit particulier d'avoir un moulin sur une rivière, ne donne pas le droit d'empêcher le cours de l'eau et d'inonder tout un pays: que la plus longue prescription ne peut légitimer un pareil abus, mais on pose en fait que l'établissement des décharges proposés, procurera des avantages aux propriétaires des moulins, par les dédommagemens au-delà des frais d'entretien des d. décharges.

Premièrement le plus grave des propriétaires des moulins possédant sur le cours de ces rivières, beaucoup de près très précieux et d'un aussi grand produit que leurs moulins, les décharges leur seront donc aussi avantageux qu'au public.

Secondement à l'aide et moyennant ces décharges, les meuniers peuvent sans opposition donner à leurs chaussées une élévation qui les mette à l'abri des inondations et conséquemment des dégradations fréquentes qui en résultent, ce qui en diminuant les charges des meuniers, augmente le fermage du propriétaire.

Troisièmement les chaussées exhaussées, les décharges bien fermées par les vannes, procureront dans les sécheresses une plus grande abondance d'eau et par là aux meuniers le faculté de moudre plus longtems et plus souvent, ce qui

tournera encore à l'avantage de la ferme et des propriétaires.

Quatrièmement enfin c'est à tort que les inondations longues et fréquentes dans les années pluvieuses engorgent les moulins et y causent de grands ravages, pendant les engorgemens et les réparations des orvales survenues, les meuniers ne tournent pas, à l'aide des décharges les eaux s'écoulent promptement les orvales dans les moulins seront plus rares, les engorgemens moins fréquents et moins longs et le produit des moulins doublera pour les meuniers et les propriétaires.

Sur quoi on doit observer 1°. que les moulins seront dans les inondations au mois juin juin et 2°. dans les années pluvieuses, on voit deux inondations en hiver et quatre ou cinq en été.

Dans un siècle où par conviction, on regarde l'agriculture comme la première source de la population, et le commerce comme le nerf de l'état, sous un règne où le ministère attentif s'empresse à exciter l'émulation, à favoriser l'industrie et les peines des cultivateurs, à lever les obstacles et ouvrir les voyes aux différentes branches de commerce, dans le moment et les circonstances d'une égale information des avantages et du produit de chaque province, sans doute pour y porter l'amélioration, n'aura pas lieu de penser que le gouvernement accueillera les moyens qu'on propose, pour faire jouir chacune de la belle partie de la brillante chaleureuse de sa fécondité naturelle, aider et seconder les avantages de sa position, lever les obstacles de son commerce et faciliter celui des provinces voisines.

notes
Sur le mémoire précédent.

note 1re

Le 5. Jle 1603. les habitans de Loufans présenterent requête à M. Blondeau grand maitre des eaux et forets, pour lui demander de voir et visiter la riviere de la Seille, qu'ils avoient dessein de rendre navigable

cette requête fut communiqué aux états d'Auxonne qui promirent par leur délibération du 22. dud. mois toute faveurs et assistance de leurs personnes et moyens. la visite du grand maitre fut le 27. dud. mois et il fut reconnu que la Seille pouvoit être rendue navigable et porter bateau en toute saison de l'année, en construisant trois écluses et lieux de Brangs, Clos et cuisery.

en 1604. les habitans de Loufans présenterent une requête au Roi pour demander qu'il fut ordonné aux élus du comté d'Auxonne, de faire la dépense des trois écluses nécessaires pour établir la navigation de la Seille. ce premier projet resta sans exécution, parceque vraisemblablement les états d'Auxonne refuserent de faire la dépense des écluses, et que les habitans de Loufans ne se trouverent pas en état de la faire eux mêmes.

Le 18. fevrier 1618. Mr. le comte de maillé obtint un arrest du conseil, qui lui permit de rendre libre et navigable la riviere de la Seille depuis Loufans jusques à la Saone. le 8. mai de la même année, il fut procédé à Loufans par un lieutenant general du bailliage de mascon en présence de Mr. fils jean, commissaire député de mascon. les élus des états de bourgogne, à l'estimation du péage qu'il convenoit établir

sur la Seille, les sieurs poupon et rolland échevins de la ville de Loufans, assisterent à la liquidation du péage en conséquence de la délibération de leur communauté dud. jour 8. mars. on ignore quels motifs firent échouer cette entreprise.

en 1754. un officier des troupes de sa majesté, qui joignoit aux grands talens militaires des vues éclairées et patriotiques étoit une troisième fois, établir la navigation de la Seille. il fit venir sur les lieux et à ses frais un des plus habiles ingenieurs du royaume, qui prit le nivau de cette riviere et dressa tous les plans et devis des ouvrages à faire, il communiqua ensuite son projet aux habitans de Loufans et aux seigneurs riverains, mais comme cet officier éprouva des difficultés nombreuses, de la part des personnes qui avoient le plus grand intérêt à la réunion de son projet, il l'abandonna.

note 2.

les blés se font passer par la Seille, mais on est obligé de décharger les bateaux au dessus de chaque digue pour passer le grain à charge d'hommes dans les bateaux, qui se trouvent au dessous, par dessus, dessous, de sorte de tems en tems?
souvent l'on ne peut conduire les blés par eau que jusques à Clos, c'est à dire dans la distance de deux lieues et depuis Clos on les transporte par terre jusques à Tournus.

note 3e

La navigation de la Seille procurera encore une voie plus facile et moins dispendieuse, soit à la ferme générale pour la remonte des sels, soit à sa majesté pour le transport des bois qu'elle tire de la Bresse chalonoise pour le service de la marine.

note 4e.

Projet de tarif du péage à percevoir aux écluses de brangs, Loisy, cuisery et la truchere

on a cru devoir simplifier le tarif pour en rendre la perception moins dispendieuse et moins génante. Celui unique qu'on va presenter sera très modique et suffisant moins pour indemniser des capitaux qui seront employés aux ouvrages nécessaires pour établir une navigation constante et commode sur la seille, et pour pourvoir aux frais d'entretien et de régie.

Il sera payé pour chaque bateau de 14. pieds de largeur chargé de toutes espèces de denrées et de marchandises soit qu'il soit chargé à charge entière ou non, en montant comme en descendant 24s. par chaque pieds de longueur du bateau pour le passage des quatre écluses.

pour chaque bateau de 15. pieds de largeur, pour chaque pied de longueur. 25s. 6d.

pour chaque bateau de 16. pieds de largeur, pour chaque pied de longueur 27s.

pour chaque bateau de 17. pieds de largeur, pour chaque pieds de Longueur 28s. 6d

pour chaque bateau de 18. pieds de largeur, pour chaque pieds de Longueur 1l. 10s.

Sur chaque bateau qui se chargera après l'écluse de cuisery et qui ne passera que celle de la truchere, sera payé le tiers du droit ci dessus fixé, attendu que les travaux à faire aud. lieu de la truchere sont beaucoup plus considérables que ceux à faire ès lieux de brangs, Loisy et cuisery.

Et pour faciliter la remonte des bateaux et diminuer le prix de la voiture il ne sera payé au passage des quatre

écluses que le tiers seulement du droit pour chaque bateau qui remontera chargé de pièces murieuses et pièces de taille nécessaires aux constructions du pays, qui sont toutes en bois, ainsi que pour chaque bateau qui sera chargé de cendres lessivées, l'un des engrais les plus avantageux à la terre chalonnois, soit que les d. bateaux soient chargés à charge entière ou non.

et enfin par chaque bateau de quelque largeur et longueur qu'il soit qui remontera à vuide il sera payé au passage de chaque écluse 2l.

un bateau de 14. pieds de largeur sur 40. pieds de longueur charge environ 86. milliers — un bateau de 15. pieds de largeur sur 42. de longueur charge 92. milliers — un bateau de 16. pieds de largeur sur 43. de longueur charge 100. milliers un bateau de 17. pieds de largeur sur 50. de longueur charge 120. milliers — un bateau de 18. pieds de largeur sur 55. de longueur charge 140. milliers.

Il se tire commune année 12000. bichets de blé de pour de brangs pour le tiers pour des quels il faudra 60. bateaux de 14. pieds de largeur sur 40. de longueur, à 24s. le pied Chaque bateau produira 48l. en passant dans les quatre écluses, comme il s'en fera une partie de la livraison à Louhans, on peut compter 20. bateaux, qui payeront 48l. ci pour 960l.

60. bateaux pour les livraisons de blés faites à brangs, et qui se chargeront derriere l'écluse du village pour éviter le droit ne payeront pour les trois écluses suivantes que les trois quarts du droit à 36l. par bateau, il demeurera 1260l.

120. moules de bois, pour les quels il faudra 30. Bateaux de 14. pieds de large sur 100. pieds de longueur, dix paysans de Lorgues et payans pour le droit aux quatre écluses 4ᵗ. seront . 480ᵗ.

40. bateaux chargeans derriere Lécluse de Brangs et un payans pour les trois écluses 36ᵉ. seront 720ᵗ

30. bateaux portans charbon cercles, bois de sciage et marinaise sous 10. portans de Lorgues et payans le total du droit à 16ᵗ. par bateau seront 480ᵗ.

20. bateaux chargeans derriere Lécluse de Brangs et un payans pour les trois quarts que 36ᵉ. seront 720ᵗ.

il se chargera 4000. pieces de bleds entre la truchere et cuisery pour les quels il faudra 20. bateaux qui payans pour le droit 16ᵉ donneront 320ᵗ

Il se chargera encore entre cuisery et la truchere 20. bateaux portans cercles, bois de sciage et bois merrain, qui payans pour le dit droit 16ᵉ. donneront 320ᵗ.

30. bateaux pour la livraison des vins de maconnois et des differentes marchandises qui viennent à Lorgues, qui payeront au passage des quatre écluses 48ᵉ. seront en tout 1440ᵗ

on suppose 50. bateaux qui remonteront à vuide et qui payeront aux quatre écluses 8ᵉ. seront 400ᵗ

il montera 30. bateaux chargés à mis charge, ce charge entiere en pierre pour la construction et entendu Calcinés pour engrais, qui ne payeront pour le droit aux quatre écluses que 16ᵉ. ce sera 1440ᵗ

Total des produits des droits 8720ᵗ.

ajoutons à ce produit total le revenu du moulin, dit Con se propose d'établir pres la digue de la truchere ce qui peut être evalué à 800ᵗ environ, diminution faite de l'interet du capital qui sera employé à la construction La ville de Lorgues touchera annuellement environ 9500ᵗ.

les ouvrages à construire en bois de brangs, Cisy, cuisery et la truchere sont portés dans les devis estimatifs à 4000ᵗ L'acquisition des terrains nécessaires pour la construction des canaux, écluses, chantiers et moulins, les indemnités à payer pour le chomage des moulins, les frais des plans et devis et ceux pour l'obtention de l'arrêt du conseil, lettres patentes et enregistrement évalués à 1000ᵗ. la ville de Lorgues aura dépensé pour cette entreprise 90,000ᵗ et elle aura à payer pour l'interet à cinq pour cent de ce capital 4500ᵗ.

Les ouvrages construits en bois exigeront une reconstruction nouvelle tous les 20 ans, mais comme les canaux seront creusés, ainsi que l'emplacement des écluses, que les bronzes et le fer des anciennes écluses serviront, ainsi que quelques uns des bois, et que l'on retirera quelque argent de la vente des vieux bois qui seront hors de service, cette reconstruction coutera au plus 60,000ᵗ. et pour se procurer cette somme, on fera un fond de 3000ᵗ chaque année.

Les frais de régie, curage d'entretien annuel, les dommages et interets à payer aux moulins de brangs, Cisy et cuisery pour l'eau dont la navigation pourroit en priver, dans le tems de grande secheresse coutera au plus 2000ᵗ.

Total des charges 9500ᵗ.

mais on doit espérer qu'il y aura une augmentation dans le commerce du pays, on doit aussi espérer que la navigation continuelle se faite de la Saône, ouvrira une route nouvelle au commerce du comté de Bourgogne ~~avec~~ partie de l'Alsace et de la Suisse avec le Lionnois et la Provence et qu'il les approvisionnera, puis que les pourra faire livrer de Lyon, à Dous le Saunier les Epiceries et marchandises pour 3). Tandis qu'il coute actuellement environ 4 l. par la voiture par terre, mais quoi qu'il en soit, il n'est guères possible d'évaluer le produit que procurera cette double augmentation de sorte que la Saône: on croit cependant qu'il seroit suffisant dans le cours de 25. à 30. années, pour faire le remboursement des capitaux employés par la ville de Lonjans et que cette ville pour encourager le commerce et l'attirer de plus en plus chez elle, ne manqueroit pas alors de diminuer considérablement le droit, qui lui auroit été accordé, et de réduire la perception à celui qui lui seroit absolument nécessaire, pour fournir aux frais d'établissement et de regie et payer les indemnités, dont elle seroit chargée envers les meuniers dans les cas, où la navigation leur occasionneroit une perte d'eau lors des grandes sécheresses. /.

mais o
Dans le
navigu
une v
[illegible]
et la
faire
ma
e