

Adresse du citoyen Lasne, de Mont-Libre, qui expose ses vues pour la libre circulation sur les rivières, en annexe de la séance du 21 ventôse an II (11 mars 1794)

Citer ce document / Cite this document :

Adresse du citoyen Lasne, de Mont-Libre, qui expose ses vues pour la libre circulation sur les rivières, en annexe de la séance du 21 ventôse an II (11 mars 1794). In: Tome LXXXVI - Du 13 au 30 ventôse an II (3 au 20 mars 1794) pp. 349-351;

https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1965_num_86_1_30785_t1_0349_0000_12

Fichier pdf généré le 22/01/2023

jugement du tribunal de Vassy, district de Saint-Dizier, et sa requête n'ayant été ni admise, ni rejetée pendant dix-huit mois qu'il en a sollicité le rapport, il se serait départi de la dite demande, et aurait demandé au dit tribunal le rétablissement de ses pièces, et la restitution de l'amende par lui consignée, lequel tribunal aurait répondu qu'il n'échait de prononcer sur le rétablissement de la dite amende attendu que la loi était muette à cet égard, comme si la loi pouvait être muette lorsque la justice parle, et si une amende pouvait être retenue sans avoir entendu la partie qui la consigne, ce qui s'appellerait condamner une partie sans l'entendre et conséquemment mettre le comble à l'injustice.

Pour faire parler la loi et la justice au regard des parties qui consistent des amendes au tribunal de Cassation, décrétez donc, Citoyens Législateurs, que toutes amendes consignées au dit tribunal seront rétablies aux parties qui les auront consignées, lorsque la consignation ne sera point suivie d'un rapport des requêtes des parties et d'un jugement subséquent ; et qu'en conséquence de ce que, la requête donnée par le cⁿ Langeron au tribunal de la nation, et le contre-seing par lui fait audit tribunal de la somme de 150 l. n'ont été suivis ni de rapport, ni de jugement, et qu'il n'a point été entendu audit tribunal, l'amende de 150 l. lui sera rétablie par le citoyen ministre des Contributions qui l'a reçue, aux offres par le cⁿ Langeron l'en donner quittance et décharge, et ferez, Citoyens législateurs : Loi, Justice et équité. »

LANGERON.

Renvoyé au comité de législation par celui des pétitions (1).

VI

[Les c^{ns} Caresme et Tassaert, à la Conv. Paris, 26 pluiv. II.] (2).

« Citoyens représentans,

Le but des arts devant être de retracer les vertus sublimes et les actions mémorables des hommes pour servir d'exemple à la postérité, les citoyens Caresme et Tassaert, frappés particulièrement de celles du martyr Chalier, qui comme Socrate reçut la mort pour avoir été vertueux, se sont réunis pour transmettre aux générations futures le triomphe du défenseur de la liberté et émouvoir par l'exemple l'amour des vertus républicaines chez tous les peuples de la terre. Nous désirons, citoyens, vous présenter ce dessein dont nous allons entreprendre la gravure sous les auspices et la protection du peuple français dont vous êtes les représentans et pour lequel nous espérons que l'Assemblée voudra bien agréer la dédicasse.

Nous sommes avec tout le respect dû à la représentation nationale, vos concitoyens :

CARESME (*peintre*), TASSAERT (*graveur*).

(1) Mention marginale datée du 21 vent., et signée Jullien.

(2) F¹⁷ A 1009^B, pl. 4, p. 2168.

[Les mêmes à la Conv., Paris, 27 pluiv. II.]

« Citoyens représentans,

Pénétrés des grands principes de la liberté et de combien les arts doivent concourir à en propager l'amour dans tous les esprits, nous vous écrivions hier 26 du courant une lettre par laquelle nous vous demandâmes l'admission pour vous présenter un dessin dont le sujet est le Socrate français ou les derniers moments de Chalier. Comme les faits mémorables dont notre sainte révolution fourmille ne sauroient être présentés sous des formats trop grands, vu que tout dans notre révolution est grand nous allons en entreprendre la gravure dans les mêmes dimensions que le dessin que nous souhaitons vous faire voir et pour lequel nous désirons que le peuple français représenté dans la Convention nationale veuille bien agréer la dédicasse.

Nous espérons, Citoyens représentans, que vous ne nous refuserez pas cette faveur et que vous aurez égard au temps que nous perdrons à revenir encore plusieurs fois, temps si précieux pour des artistes et surtout pour ceux qui n'ont de propriété que le bon emploi qu'ils font de leur temps et d'encouragement que le patriotisme qui les anime.

Nous sommes, avec tout le respect dû à la représentation nationale, vos concitoyens. »

Ph. CARESME (*peintre*), TASSAERT (*graveur*).

Renvoyé au comité d'instruction publique par celui des pétitions (1).

VII

ANNEXE AU N^o 58

[Le cⁿ Lasne (2), de Mont-Libre, à la Conv. s. l. n. d.] (3).

« Citoyens représentans du Souverain,

La liberté qui doit régner sur tout le cours des rivières, dans toute l'étendue de la République, fait l'objet que je me propose par le présent mémoire d'exposer aux yeux de la Convention nationale et comme étant un accessoire de celui que j'ai eu à lui présenter relativement à l'exploitation et approvisionnement des ports en bois de construction navale et comme devant nécessairement coopérer à procurer à la Marine Nationale la quantité de bois de construction qui lui est nécessaire par la facilité du transport desdits bois que cela doit procurer et laquelle facilité n'exige aucune dépense de la part de la Nation pour l'obtenir puisque la cause de l'empêchement n'a pour principes que des voyes de faits arbitraires. C'est ce que je me propose de démontrer.

(1) Mention marginale datée du 21 vent., et signée Jullien. Le C. d'Instruction publique a vu ces lettres le 27 vent. Sur la même pièce, attestation de Tassaert indiquant que son dessin représentant les derniers moments de Chalier lui a été remis le 18 germ. II.

(2) « Ancien contre maître pour l'exploitation des bois de construction pour le service de la Marine ».

(3) C 294, pl. 970, p. 35.

Les raisons ou motifs qui le plus souvent font qu'une rivière n'est pas navigable quoique bien susceptible de l'être n'ont lieu que par les empêchements volontaires qui y sont faits de la part de certains propriétaires qui pour se faire un bien être particulier s'inquiète peu de nuire au bien général. Le crédit dont jouissait la plus part de ces anticipants sur le bien public qui ne se faisaient pas le moindre scrupule d'entreprendre et commettre les injustices les plus criantes et les plus contraire au droit des gens par l'assurance qu'ils avoient de l'impunité.

Le commerce étant une des principales ressources pour la puissance et la gloire d'un État et pour le bonheur des sujets qui l'habitent, ce qui doit nécessairement exiger de la part du souverain qui le gouverne toute l'attention la plus sérieuse afin de donner au commerce toute l'extension dont il est susceptible; un des principaux moyens de lui procurer cet avantage c'est de lui donner une libre et aisée circulation de toutes les productions territoriales ou manufacturées; or quelle voye employer avec plus de succès et moins de dépense pour les frais de transport dans tout l'intérieur de la République de toutes ces différentes productions que d'en faire le transport par la voie des rivières. Il semble que la nature a répendu sur la France toute l'abondance de ces graces par le nombre infini de fleuve et de rivière dont cet état est arrosé et il n'y a peut être pas sous le ciel une nation qui retire moins d'avantages d'un si grand bien fait que n'en fait le peuple français. La plupart des rivières quoique très susceptibles d'être navigables sont abandonnées à elles mêmes ou si elles sont navigables elles ne le sont qu'à une distance bien éloignée de celles ou elles pourroient être navigables. Cette négligence a un principe; sans doute provient-il par le manque de capacité ou d'intelligence de la part de riverains de toutes les rivières ou bien n'est il pas plus vrai semblable que cette négligence apparente n'a d'autre principe que les entraves qui ont été établies sur les rivières par les personnes dont le crédit et la puissance sous l'ancien Régime leur permettoit de tout oser et de tout faire.

Toutes personnes qui ayant quelques connaissances locales sur la capacité des rivières en général nignore point que lorsque qu'une rivière a acquis dix à douze lieues de cours à compter de sa source, qu'à cette distance elle se trouve suffisamment forte pour porter bateau et qu'à une distance encore bien moins éloignée l'on peut y former des trains de bois flotté et enfin qu'à trois ou quatre lieues, lorsque la source est un peu abondante l'on peut y flotter des bois sans les assembler par trains et c'est ce que vulgairement l'on appelle flotter à bois perdu, combien est il de rivières en France qui ont plus de trente à quarante lieues de cours depuis leur source et sur lesquelles on a jamais vu de bateaux ni trains de bois y naviguer quoiqu'au milieu des forêts ou des plaines les plus fertiles, mais par la seule raison que le cours de ces rivières est interdit aux bateaux mêmes, aux trains de bois flottés, par différents obstacles établis sur ces rivières; à un endroit c'est une forge ou un fourneau qui embarrasse toute la capacité de la rivière sans y laisser aucun passage libre pour pouvoir monter ou descendre ni bateaux ni trains pas même

pouvoir y flotter à bois perdu; à un autre endroit même difficulté occasionné tantôt par un ou plusieurs moulins soit en farine ou tordoir à huile, foulteries ou papetteries ou bien ce sont des retenues d'eau qui barre toute la rivière depuis une rive jusqu'à l'autre afin d'empêcher les eaux de s'écouler pour conserver à toutes ces usines pour lesquelles elles ont été formées le point d'eau quelles ont besoin. Ces retenues sont pour la plupart construites en maçonnerie ou en pieux de bois liés ensemble les uns aux autres avec solidité à l'épreuve de grandes eaux et des glaces. Comment avec de pareils obstacles seroit il possible de profiter des avantages de la navigation sur les rivières ou ces entraves se trouvent établis.

L'activité de la Convention Nationale toujours attentive a réprimer tout ce qui est abusif donne lieu d'espérer que le moment de la connoissance de toutes ces voies de fait de la part de tous propriétaires de toutes ces différentes usines qui ont ainsi établi sur les rivières des empêchements à la liberté de la navigation sera le moment de leur suppression et destruction afin de rendre au peuple français en général une jouissance à laquelle il était en droit en ordonnant à tous ces propriétaires qu'ils ayent à établir des passages libres et proportionnés à la force de la rivière pour le passage des bateaux et des trains dont les rivières seront susceptibles de porter. Comme il peut se faire que de toutes ces usines et moulins qui sont établis sur les rivières et qui empêche la navigation il peut y en avoir qui aie une utilité pour le bien public soit pour le commerce soit pour les subsistances cette utilité n'est que partielle et préjudicié au plus grand nombre, en conséquence les propriétaires à qui tout l'avantage par le bénéfice de ces usines et moulins reste entre leurs mains et que pour leur éviter des frais que la démolition de ces usines et moulins et que leur translation en des endroits non nuisibles à la navigation sur les rivières pourroient nécessiter que ces propriétaires soient tenus de faire construire des ouvertures proportionnées à la force des bateaux et des trains que ces rivières peuvent porter pour qu'il puisse y passer facilement et sans risques, qu'à ces ouvertures les propriétaires pour se conserver le point d'eau nécessaire à l'exploitation de leurs usines fassent pratiquer une ou deux portes selon la localité des lieux. Ils jouiront du point d'eau qu'il désire se conserver dans les temps secs et ils ne nuiront en rien à la navigation, la dépense que ces ouvertures peuvent nécessiter de la part de ces propriétaires sera en leur faveur bien compensée par l'avantage qu'ils en retireront et sans causer aucun préjudice observant que ces propriétaires ne pourront dans aucun cas exiger des conducteurs des bateaux ou des trains aucunes sommes à titre d'indemnité sous prétexte de chômage de leurs usines si leur travail étoit arrêté pendant le passage des dits bateaux ou trains par lesdites portes ou vannes.

Le cours des rivières doit être absolument libre à tous les citoyens. C'est une route qui doit être exempte de toute entrave à la navigation. L'importation, l'exportation des différentes productions de la République étant une des principales branches du commerce il ne doit y être

aporté aucun obstacle, au contraire tous les moyens qui peuvent concourir à son agrandissement doivent être employés. Et je crois qu'il en est peu qui lui soient plus nécessaire qu'une entière liberté pour la navigation sur les rivières par la modicité des frais de transport qui ne sont nullement comparables avec ceux des voitures faites par terre, cette facilité des transports par eau a un double avantage puisqu'il ménageroit encore considérablement les dépenses de l'Etat pour l'entretien des grandes routes qui ne seroient plus si fatiguée par le passage presque continu des voitures de transport ni écrasée comme elles sont par le poids énorme de ces voitures. Voilà je crois des raisons qui doivent paroître bien suffisante pour me porter à croire que la Convention nationale dont toute l'attention est toujours fixée sur tout ce qui peut contribuer au bien général, quelle voudra bien prendre cet objet en considération et par sa sagesse statuer sur ce quelle reconnoitra de plus utile et de plus avantageux pour la nation et pour la prospérité du commerce.

Les rivières devenues navigables pour ainsi dire jusqu'à leur source comme la force ne leur vient que graduellement, il est présumable qu'il en sera de même pour les bateaux qui seront destinés à naviguer sur ces rivières au moyen de quoy l'on verra les riverains s'empresser pour établir sur ces rivières une activité jusqu'à présent inconnue en faisant construire des bateaux d'une grandeur proportionnée à la portion de rivière qu'ils se proposeront de parcourir ce qui avec le temps ne peut manquer que de procurer au commerce une émulation tout à fait avantageuse. Combien est-il encore en France de départements qui quoique favorablement situés et arrosés par des rivières

dont la capacité pourroient les faire jouir de tous les avantages du commerce par la facilité qu'auroient ces départements de faire circuler le superflus de leurs productions territoriales ou manufacturée et de recevoir en échange des autres départements les objets qui peuvent leur manquer au lieu que leur état actuel n'est autre chose qu'un état de langueur la plus grande partie des productions de ces départements ne pouvant être exportées se consomment dans le pays et y sont à vil prix tandis que celles des autres départements qu'ils leurs sont indispensablement nécessaire y revienne à des prix excessifs par les frais de transport qu'ils ont couté et qu'il n'y a que les personnes les plus aisées qui peuvent se procurer ces différents objets quoique le plus souvent bien nécessaire à tous les habitans de ces départements de sorte que le malheureux et infortuné citoyen reste privé des objets que sa contrée ne peut lui fournir et que son peu de fortune ne lui permettant pas d'y mettre le prix auxquels ils revienne, ce qui cessera d'être quant ces transports pourront se faire par la voie des rivières, que j'aurois à me féliciter si malgré la foiblesse de mes connoissances je pouvois être assez heureux que par mes expressions toutes imparfaites qu'elles soient, me faire entendre de la Convention nationale et rendre à mes concitoyens de tous les départements tous les secours et tous les avantages que les soins bienfaisants de la Convention ont déjà espérés envers la République (1).

Jh. LASNE.

(1) Aucune mention de renvoi. Mais la pièce a été déposée par Lasne lui-même lors de sa parution à la Barre.

VIII

[Décrets envoyés dans les départ^{ts} par le M. de l'Intérieur ; 21 vent. II] (1).

| DATES | TITRES | DÉPART ^{ts} AUXQUELS L'ENVOI A ÉTÉ FAIT | OSERVATIONS |
|----------------------------|---|--|-------------|
| Ventôse 6 n° 2201 | Décret contenant un règlement pour l'Imprimerie des administrations nationales | Départ ^t de Paris | Imprimé |
| 16 n° 2230 | Décret qui ordonne la remise dans tous les dépôts de tous les sabres de 30 pouces de lame et au-dessus. | Commune de Paris | Manuscrit |

(1) C 293, pl. 939, p. 32. Signé PARÉ.