

Rapport du comité d'agriculture et du commerce en vue d'un projet de décret relativement au canal du sieur Brûlée lors de la séance du 9 novembre 1790

Placide Antoine Joseph Poncin

Citer ce document / Cite this document :

Poncin Placide Antoine Joseph. Rapport du comité d'agriculture et du commerce en vue d'un projet de décret relativement au canal du sieur Brûlée lors de la séance du 9 novembre 1790. In: Archives Parlementaires de 1787 à 1860 - Première série (1787-1799) Tome XX - Du 23 octobre au 26 novembre 1790. Paris : Librairie Administrative P. Dupont, 1885. pp. 343-345;

https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1885_num_20_1_8894_t1_0343_0000_9

Fichier pdf généré le 08/09/2020

port de son comité de commerce et d'agriculture, sur la demande de la chambre du commerce de la ci-devant province de Picardie, décrète que jusqu'à ce qu'il ait été prononcé, d'après l'avis du département de la Somme, ou de son directoire, sur la question de savoir si le service des gribaniers et marinières de la rivière de Somme, pour le transport de marchandises et autres denrées, doit être fait tour à tour, ou non, par les bateaux ou gribannes qui font ce service, l'arrêté du conseil du 1^{er} février 1724, qui abolit ce prétendu droit de tour, sera provisoirement exécuté selon sa forme et teneur ; en conséquence, autorise tous bateliers établis sur la rivière de Somme à voiturier, comme les gribaniers, les marchandises et autres objets de Saint-Valery à Amiens, et d'Amiens à Saint-Valery et autres lieux, le long de la rivière de Somme, au prix dont ils conviendront de gré à gré avec les marchands, propriétaires et commissionnaires de marchandises. Fait défense aux gribaniers et à tous autres de troubler ceux qui seront choisis par les marchands, à peine d'être poursuivis comme perturbateurs du repos public. Fait défenses auxdits bateliers et gribaniers, et à leurs équipages, de détourner et altérer aucunes des marchandises dont ils seront chargés, à peine de tous dommages-intérêts et de punitions corporelles. »

(Ce projet de décret est adopté.)

M. **Anthoine**, organe du comité des rapports. Un citoyen est-il coupable pour avoir été trouvé saisi d'écrits diffamatoires contre les opérations de l'Assemblée nationale ? Telle est la question à laquelle se réduit le rapport que j'ai l'honneur de vous faire, au nom du comité des rapports, relativement à l'arrestation de M. de Meslé. Cet officier, capitaine au régiment des chasseurs d'Auvergne, fut rencontré, au mois d'août dernier, près de Stenay, faisant route pour les Pays-Bas où était sa mère, par une patrouille de la garde nationale : n'ayant point de passeport, il fut arrêté avec un chasseur de son régiment, qui l'accompagnait. Je suis obligé de vous rappeler qu'à cette époque les faux bruits de l'approche et de l'entrée des troupes autrichiennes avaient répandu l'alarme dans le pays. Des malintentionnés avaient excité des troubles ; tout militaire était pris pour un ennemi. La garde nationale conduisit donc M. de Meslé dans la municipalité voisine, où il fut visité. Il n'avait sur lui rien de suspect ; mais on trouva dans son porte-manteau quarante six exemplaires d'un ouvrage destiné à fronder les décrets de l'Assemblée nationale. De là, les deux militaires furent conduits dans les prisons de Stenay. L'information faite par vos ordres a été renvoyée au comité des rapports. Tous les témoins sont d'accord sur les circonstances. Plusieurs certifient que M. de Meslé est un très honnête homme, un très bon officier ; qu'il n'a jamais parlé, écrit ni agi d'une manière contraire à la Constitution ; qu'il a toujours su maintenir la subordination parmi les soldats ; cependant qu'il est un peu étourdi, ce qui, dans la circonstance, parle en sa faveur ; car s'il est reconnu pour être étourdi, ce n'est pas lui qu'on a pu choisir pour composer et distribuer des libelles contre la Constitution. Il n'existe donc aucune preuve du délit dont on l'accusait, celui d'avoir distribué des libelles incendiaires. Votre comité a donc réduit la question au point de savoir si un citoyen est coupable pour avoir été saisi avec des écrits contre l'Assemblée nationale et la Révolution ?

Lorsqu'il règne dans le royaume entier la tolérance la plus grande, lorsque les diatribes contre l'Assemblée nationale, lorsque les écrits les plus incendiaires se distribuent jusqu'à vos portes et dans l'enceinte de cette salle, il serait étrange qu'on fit un crime à M. de Meslé d'avoir eu des libelles dans son portemanteau. Certes, si l'on visitait même les membres de cette Assemblée, il serait peut-être difficile d'en trouver qui ne fussent pas complices du même délit. Votre comité des rapports vous propose donc de décréter qu'il n'y a pas lieu à accusation contre M. de Meslé, et qu'il doit être mis à l'instant en liberté.

Après une légère discussion, M. Anthoine réduit le projet de décret en ces termes :

« L'Assemblée nationale ordonne que son président se retirera incessamment par devers le roi, pour le prier de donner les ordres nécessaires afin que la liberté soit rendue à M. de Meslé, capitaine au régiment des chasseurs de Flandres. »

(Ce projet de décret est adopté.)

M. **le Président**. L'ordre du jour est la discussion du projet de décret présenté par le comité d'agriculture et du commerce, relativement au canal du sieur Brulée.

M. **Poncet**, rapporteur du comité d'agriculture et de commerce. L'Assemblée nationale a décrété, le 19 octobre, que M. Brulée est autorisé à ouvrir à ses frais un canal de navigation qui commencera à la Beuvronne, près le pont de Souilly, et arrivera entre La Villette et La Chapelle, dans un canal de partage.

Elle veut donc que canal se fasse ; or, il ne se fera point si elle n'accorde à l'entrepreneur des avantages capables de lui procurer une parfaite indemnité de ses dépenses, de ses risques et de ses soins. Il s'est élevé une discussion aussi longue qu'embarrassée lorsqu'il a été question de délibérer sur les art. 12 et 17 du projet de décret, qui présentent une partie des avantages réclamés par M. Brulée (1).

Ce choc d'opinions embrouilla la matière, qui fut renvoyée à l'examen du comité d'agriculture et de commerce. Ce comité essaiera de dissiper ces difficultés, et manifestera son opinion sur les avantages à accorder à M. Brulée. Il commencera par indiquer la destination des cinquante toises de terrain nécessaires à la construction de ce canal.

Dans Paris : Largeur, 12 toises ; quais, chacun de 6 toises ; il restera 26 toises, 13 de chaque côté du canal, pour y déposer les terres provenant de son excavation et de celle de magasins à établir sous les quais ; en tout 50 toises.

Il s'en faut de beaucoup que ces 26 toises fournissent le terrain nécessaire au dépôt des déblais qui proviendront des excavations à faire ; il en faudra porter dans les champs environ les deux tiers.

Ce canal aura dans la campagne : Largeur, 8 toises ; talus et bornes, de chaque côté, 2 toises ; chaque chemin de hallage, 3 toises 2 pieds ; chaque fossé, 2 toises 3 pieds ; chaque franc-bord, 11 toises 1 pied ; chaque contre-fossé, 2 toises : en tout, 56 toises.

Les francs-bords seront élevés de 6 à 7 pieds au-dessus du terrain naturel, par les terres qui proviendront de l'excavation du lit du canal. Il

(1) Voy. Archives parlementaires, tome XIX, séance du 19 octobre 1790, page 736.

est donc évident qu'il faut 50 toises pour construire ce canal et ses dépendances : il convient d'en déterminer l'emploi.

Le canal établi, ces 50 toises continuent-elles d'être nécessaires? Non, parce qu'on n'a plus d'excavation à faire, ni de déblais à déposer, et qu'il suffit à la navigation de conserver l'usage des chemins de hallage et des quais; donc les francs-bords de ce canal et leurs contre-fossés, ainsi que les 26 toises qui se trouveront dans Paris, derrière les quais, en sont séparables sans inconvénient.

L'on dira peut-être qu'il faut conserver les francs-bords et le terrain qui se trouve derrière ces quais, pour y déposer la vase qui proviendra du curement futur de ce canal. L'objection ne serait pas solide, si l'on se déterminait à séparer du canal les francs-bords et ce terrain; il suffirait d'établir sur ces francs-bords la servitude de recevoir cette vase; et il faudra toujours transporter hors de Paris celle de la partie du canal qui sera dans cette ville, à moins qu'on ne voulût se priver éternellement et très impolitiquement de la jouissance d'un terrain fort précieux. D'ailleurs, on peut prendre quelques précautions à cet égard.

Plusieurs des difficultés sont donc éclaircies.... Le tarif que demande M. Brulée est une des principales sources de son indemnité; il a été arrêté par les députés extraordinaires du commerce. Le prix commun du fret, par millier, de Rouen à Paris, pour toutes les marchandises, est de 11 liv. 16 s. 8 den.

Ce fret, établi pour 60 lieues, de Rouen à Paris, donne, par proportion, pour 22 lieues de Conflans-Sainte-Honorine à Paris, 3 liv. 16 s. 8 den.

Si l'on divise ces marchandises en deux classes, la première comprenant les moins chères, et la seconde les plus chères, on aura, pour la première classe, 2 liv. 12 s., et pour la plus chère 4 liv. 16 s.

Le tarif, établi d'après le coût du fret, donne pour les marchandises de la première classe, 2 livres, et pour celles de la seconde, 3 livres.

Donc il est notablement inférieur au coût du fret; et cette différence du fret au tarif suffira pour couvrir les frais d'une journée de deux chevaux qui amèneront dans un jour les bateaux de Conflans-Sainte-Honorine à Paris. Les personnes qui voyagent dans les coches d'eau et diligences de Paris à Auxerre, et d'Auxerre à Paris, paient pour leur transport, par lieu, 4 s. 3 d., au lieu que le tarif du canal est fixé, par personne, à 3 s. par lieue.

L'équipage des bateaux sera renvoyé de Conflans-Sainte-Honorine, au lieu de l'être à Paris, et on ne conservera que leurs gardiens ordinaires.

Le propriétaire du bateau gagnera presque tout le temps nécessaire au voyage de Conflans-Sainte-Honorine à Paris, puisqu'il le fera dans un jour, tandis que dans les temps heureux il lui faut cinq à six jours, et dans les moments fâcheux un mois et même six semaines, parce que les grands obstacles à la navigation commencent à Conflans-Sainte-Honorine. De plus, on sera dispensé du passage des ponts du Pec, de Chatou, Beson, Souilly, Saint-Cloud, Sèvres, Louis XVI, et de tous les accidents que l'on éprouve dans cette longue navigation. Le commerce y gagnera une réduction de dépense, une diminution dans les avaries que la navigation actuelle occasionne, plus de sûreté, plus de célérité. — Si le péage rappelé paraissait cher pour les bateaux de la

haute Seine et de la Marne, l'on observerait que l'entrepreneur, ayant le plus grand intérêt à en augmenter le produit, se déterminerait facilement à le réduire pour en obtenir plus d'avantages. Si on le considère respectivement à la nouvelle navigation qui s'introduira entre Souilly, Paris, Conflans-Sainte-Honorine et Pontoise, on verra que, remplaçant une route de terre, il lui sera préférable sous tous les aspects possibles. En effet, Pontoise, située à huit lieues de Paris, ne profite point de la navigation que lui présentent l'Oise et la Seine pour amener ses farines à Paris, parce qu'il lui faudrait faire un voyage de vingt-six lieues par eau; mais cette ville préférera sûrement un voyage de huit lieues par le canal à un pareil voyage par terre; elle gagnera donc infiniment à ce nouvel ordre de choses. Il en sera de même de plusieurs autres endroits. — Il ne peut être question du péage qu'acquitteraient les bateaux par le canal de Lisly, parce que cette partie du canal n'est pas décrétée.

Les députés extraordinaires du commerce ont également donné leur avis sur le péage à imposer sur les bateaux vides qui emprunteraient le passage du canal: ils ont pensé que les bateaux de chaque rivière devaient payer une somme déterminée; mais comme les bateaux de chaque rivière sont de diverses longueurs, on a cru qu'il y aurait moins d'inconvénients et plus de justice à modifier l'application de leur base qu'à l'appliquer sévèrement. En conséquence, l'on fit deux masses; l'une contient la longueur des bateaux de chaque espèce, et la seconde les sommes que chaque bateau devait payer: la première masse, c'est-à-dire la quantité de toises résultant d'un bateau de chaque longueur, étant connue, ainsi que l'importance des sommes à payer par chaque bateau, l'on a divisé la somme à payer par la quantité des toises rappelées; il en est résulté que chaque toise devait payer 12 sous par lieue. S'il y avait quelque erreur dans ce calcul, elle serait corrigée, comme on l'a dit, par l'intérêt de l'entrepreneur, qui sera forcé de recevoir la loi des mariniers, qui la recevront eux-mêmes de leur intérêt. Les autres articles du tarif paraîtront sans doute assez justes, malgré le calcul que l'on a fait de ce que coûterait un bateau qui serait en gare pendant un an et plus; l'on s'en serait dispensé si l'on avait voulu observer que les gares sont destinées à recevoir les bateaux dans les temps de danger seulement, et non pas pour y faire leur séjour habituel.

D'après ces observations, il ne paraît pas que ce tarif soit susceptible d'augmentation; son produit a été estimé à 1 million par des banquiers très expérimentés; on a cru d'autant plus devoir s'en rapporter à leurs appréciations qu'ils devaient entreprendre eux-mêmes le canal dont ils estimaient le produit. Un million de produit pendant un temps déterminé ne suffit point à une dépense d'environ 20 millions; il faut donc ajouter à ce péage, qui n'est point susceptible d'augmentation, d'autres moyens d'indemnité pour l'entrepreneur. Il s'en présente d'autres, et tout naturellement; il n'est pas question de sacrifices de la part de la nation; il suffit qu'elle en exige moins; il ne faut pas qu'elle donne, il faut qu'elle prenne moins.

1° Elle peut, elle doit laisser à l'entrepreneur la propriété absolue des magasins qu'il construira sous les quais de ce canal dans Paris, et celle des 26 toises qui sont destinées dans cette ville à recevoir les déblais des excavations à faire dans la capitale; elle le peut, et elle le doit d'autant

plus que ces 26 toises seront parfaitement inutiles au canal après sa construction; 2° elle peut et elle doit laisser à cet entrepreneur la propriété absolue des 26 toises 2 pieds que comprendront les francs-bords et les contre-fossés du canal, par la raison que ce terrain ne sera pas nécessaire à son exploitation, comme on l'a vu plus haut; il suffit qu'elle l'oblige à ne construire sur ces francs-bords aucun établissement préjudiciable à la navigation, et à recevoir sans indemnité la vase provenant des curements futurs de ce canal; 3° elle doit donner à l'entrepreneur la faculté de construire des moulins à côté de ce canal, pourvu qu'ils ne nuisent ni à l'agriculture, ni à la navigation, et lui en laisser la propriété absolue, en ordonnant qu'il sera établi aux écluses de ces moulins et à toutes les prises d'eau dans le canal des repères indicatifs de l'eau nécessaire à la navigation; qu'il ne sera fait aucune prise d'eau dans le canal qu'autant que ses eaux se trouveront au-dessus de ces repères, et que le propriétaire de ces moulins ne pourra prétendre aucune indemnité pour tous les chômages et inconvénients qu'il éprouvera lors des travaux, quels qu'ils soient, faits à l'occasion de ce canal et de ses dépendances. Ces moulins seraient construits par étage, et dans les lieux où se trouveraient de grandes chutes d'eau, de sorte que l'eau nécessaire à un moulin ordinaire en ferait travailler trois, peut-être quatre, ce qui en multiplierait les avantages.

Si l'Assemblée adopte ces mesures, la nation aura un canal sur les bords duquel il se formera une foule d'établissements dont la construction occupera un grand nombre d'ouvriers, augmentera la circulation de l'argent et la masse des objets imposables; elle gagnera en outre un revenu de 1 million.

M. Poncin, rapporteur, présente une addition à l'article 4; elle est adoptée en ces termes :

ADDITION A L'ARTICLE 4.

« Les chemins de hallage dans la campagne auront 20 pieds de largeur.

« Le projet de ce canal signé par le sieur Brulée le 12 septembre dernier, restera joint à sa soumission, rappelée ci-dessus.

M. Poncin, rapporteur, donne lecture des articles du projet de décret qui n'ont pas été décrétés.

Après quelques courtes observations, ces articles sont adoptés ainsi qu'il suit :

Art. 12.

« Il pourra construire des moulins sur le côté de ce canal à la chute des écluses, sans que les moulins et autres établissements, de quelque nature qu'ils soient, préjudicient en aucune manière à la navigation et à l'agriculture.

« Il sera établi à chaque prise d'eau, dans ce canal, des repaires indicatifs de l'eau nécessaire à la navigation, et l'entrepreneur ne pourra disposer que de celles surabondantes. »

Art. 13.

« Il aura seul, pendant le temps de sa jouissance, le droit d'établir sur ce canal des coches, diligences, galiotes et batelets pour le transport des voyageurs et des personnes qui voudront le traverser; il en établira le nombre qui sera jugé,

par le Corps législatif, nécessaire au service public. »

Art. 14.

« Il jouira pendant cinquante ans (dans lesquels le terme fixé pour l'achèvement du canal n'est point compris), du droit de péage qui sera décrété; et, après ce temps, ce canal et ses dépendances appartiendront à la nation; mais le sieur Brulée conservera la propriété absolue :

« 1° Des magasins qu'il aura construits dans Paris sous les quais du canal, à la charge par lui de tenir, dans tous les temps, ces magasins en bon état de réparations, de manière que la sûreté publique ne puisse en souffrir;

« 2° Des vingt-six toises de terrain collatérales auxdits quais, et des bâtiments qu'il y aura établis, à la charge de souffrir tout ce qui sera nécessaire aux réparations et à l'entretien de ce canal et de ses dépendances;

« 3° Des moulins et des autres établissements qui exigeront des prises d'eau, qu'il aura construits, en conformité du présent décret, sans que, dans aucun temps et sous aucun prétexte, il puisse prétendre à aucune indemnité envers la nation lorsqu'elle sera propriétaire du canal, soit pour raison de la privation des eaux, lorsqu'il faudra faire des réparations au canal et à ses dépendances, soit pour toute autre cause;

« 4° Des francs-bords et contre-fossés dudit canal et des établissements qu'il y aura construits, à la charge de souffrir, sans aucune indemnité, le dépôt des vases provenant des curements du canal, de ses fossés et de ses autres dépendances, et des matériaux nécessaires à leurs réparations, et sans qu'il puisse s'opposer à ce qu'il soit fait des quais pour l'utilité des communautés riveraines. »

Art. 15.

« L'entrepreneur ne pourra faire les établissements qui exigent une prise d'eau dans le canal, que dans les 24 premières années de sa jouissance, pendant laquelle il le tiendra toujours dans un parfait état de navigation. »

Art. 16.

« Il mettra dans trois mois, à compter du jour de la sanction du présent décret, ses travaux en activité, après avoir justifié au département de Paris, qu'il peut disposer de dix millions; il les achèvera dans le terme de huit ans: s'il ne remplit pas l'une et l'autre de ces conditions, il sera déchu du bénéfice du présent décret, sans pouvoir rien répéter à la charge de la nation. »

Art. 17.

« L'Assemblée nationale se réserve de prononcer s'il y a lieu d'ouvrir une branche de communication de ce canal à la Seine, au droit de Saint-Denis: si elle est jugée nécessaire, elle sera faite aux dépens du sieur Brulée, et fera partie du canal. »

Art. 18.

« Il est autorisé à faire vérifier, à ses frais, par les commissaires de l'Académie des sciences, ci-dessus rappelés, le reste de son projet de navigation, en indemnisant préalablement ceux qui devraient éprouver quelques dommages de ses opérations: défenses sont faites à toutes personnes de le troubler, ainsi que ceux employés à ce travail, soit en les molestant, soit en déplaçant leurs jalons, soit autrement, à peine