

Département de la Dordogne.



MÉMOIRE

AUX LES ANCIENS

PROJETS DE NAVIGATION

PAR LES RIVIÈRES

DE LA VÈZÈRE, DE LA CORRÈZE
ET DE LA DORDOGNE.



A PERIGUEUX,
DE L'IMPRIMERIE DE J. DANÈDE, PLACE ROYALE.

Septembre. — 1821.

à la République de la Dordogne

A Monsieur Becquey, Conseiller d'Etat,

Directeur-Général des Ponts et Chaussées et des Mines.



Monsieur le Directeur Général,

Le Mémoire que j'ai l'honneur de vous adresser est une réponse à l'appel que S. E. le Ministre de l'Intérieur a fait par son rapport au Roi, sur la navigation intérieure de la France.

Parmi les départemens de la France compris dans le système de ses communications fluviales, que la prospérité de son commerce devra aux soins de votre bienveillante Administration, la Dordogne, qui compte au nombre de ses rivières navigables, celles de la Dordogne, proprement dite, de la Vézère, de Lille, de la Dronne et du Drot, est déjà assurée d'avoir, sous peu d'années, l'ouverture de la navigation artificielle de l'une d'elles, celle de Lille. Déjà vous avez reçu de nouveaux Mémoires imprimés, qui vous rappellent l'importance de la navigation des rivières du Drot et de la Dronne.

Titulaire, par ordonnance royale du 13 Septembre 1820, de la concession des mines de charbon de terre dans les communes de Saint-Lazare et de Beauregard, canton de Terrasson, dans le département de la Dordogne, il m'ap-

partient sans doute de vous présenter dans ce Mémoire de nouvelles considérations sur l'importance de celle des rivières de la Vézère et de la Dordogne.

Puissent les vues que vous-même, Monsieur le Directeur Général, avez soumises à l'approbation du Roi, par l'entremise de S. E. le Ministre de l'Intérieur, ajouter aux bienfaits que la Dordogne vous doit déjà par l'ouverture de ses deux belles routes de Paris à Barèges et de Lyon à Bordeaux, qui le traversent du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest ! Puissent vos grandes vues être également senties sur tous les points de la France où vous les portez également, et la Dordogne vous devra bientôt, avec l'ouverture de ses communications fluviales, le complément de ses voies par terre et par eau qui contribuent, dans tous les pays, à la civilisation des peuples, et assurent la prospérité de leur commerce !

J'ai l'honneur d'être, avec les sentimens de la plus haute considération,

Monsieur le Directeur Général,

Votre Très-humble et Très-Obéissant
Serviteur,

Le C.^{te} de Boyères,

Concessionnaire des mines de Houille
du Lardig, sur Vézère



Mémoire

Sur les anciens Projets de Navigation,

Par les Péniches

de la Corrèze, de la Vézère
et de la Dordogne.

La nouvelle route de Lyon à Bordeaux, par Périgueux, Brives, Tulle et Clermont, réclamée depuis trente années, et entreprise depuis peu, va devenir la communication habituelle entre l'Est et l'Ouest de la France. Cette route sera un bienfait inappréciable pour le commerce et pour les départemens qu'elle traverse. Rien n'a été oublié pour la rendre digne de son importance, de celle des ponts de Bordeaux et de Libourne. Des travaux de cette utilité assurent à l'administration des Ponts et Chaussées la reconnaissance de la France.

Comparée à l'ancienne route par Clermont et Limoges, la nou-

Nouvelle route de
Lyon à Bordeaux.

velle atteste les progrès évidens de l'art : elle est un chef-d'œuvre pour le tracé comme pour la direction. Plus courte que l'ancienne route de plusieurs journées de roulage, offrant infiniment moins de côtes, quand celles qui s'y trouvent sont ménagées admirablement, cette route l'emportera de beaucoup pour l'économie des transports, et portera le mouvement et la vie dans les départemens qui en ont été privés jusqu'ici. Il reste néanmoins quelques travaux à terminer, pour donner à cette route toute l'utilité dont elle est susceptible.

Sa jonction à une ligne de navigation importante.

L'un de ses plus grands avantages est celui de pouvoir se rattacher à une ligne de navigation aisée à perfectionner, et qui peut donner la facilité de faire, *par eau*, plus des deux cinquièmes du trajet de Lyon à Bordeaux.

Navigation sur Lille.

Déjà la loi, pour ouvrir la navigation de *Lille* jusqu'à Périgueux, est promulguée. Mais cette navigation, très-intéressante pour le pays qu'elle parcourt, n'offrira au commerce de Lyon à Bordeaux que l'avantage d'un cinquième de cette distance à parcourir par eau. Elle nécessitera à Périgueux un déchargement et un rechargement qui rendront l'économie moins considérable.

Sur la Dordogne, la Vézère et la Corrèze.

En remontant *la Dordogne, la Vézère et la Corrèze*, on peut atteindre beaucoup plus loin sur cette route; la navigation y serait infiniment plus prompte, sur-tout en descendant. Dans cette direction, elle le serait beaucoup plus que le roulage; et en remontant, il y aurait seulement deux à trois jours de différence.

Points de réunion.

Cette ligne de navigation atteint la nouvelle route *au Lardin, au Pont-sur-l'Elle, à Terrasson et à Larche*, limite des départemens de la Dordogne et de la Corrèze. Depuis plus de quarante ans, on a projeté de la faire remonter jusqu'à *Brives* par des canaux de dérivation; et ce que nous a dit M. le Directeur-Général des Ponts et Chaussées et des Mines, du projet d'ouvrir cette navigation jusqu'à *Tulle*, suffit assez pour attester que la possibilité en a été reconnue.

Il y a peu de chose à faire pour ouvrir la *navigation naturelle* de ces rivières jusqu'à l'un des points où l'une d'elles joint la nouvelle route. Cent mille francs et une seule campagne, suffisent pour donner à cette belle communication le complément de son utilité. *Dès le premier moment de sa confection*, on pourrait voir arriver les bateaux à côté de cette route en même-temps que les premières diligences.

Cette navigation est possible à ouvrir en même-temps qu'on achève la nouvelle route.

Les intérêts du commerce en général, et des considérations industrielles très-puissantes, que nous allons exposer, réclament également cette nouvelle faveur, en attendant que l'on puisse donner à ces rivières une navigation constante toute l'année.

NAVIGATION NATURELLE.

La navigation naturelle sur la *Vézère* et sur la *Dordogne* ne dure pas toute l'année. M. l'Ingénieur en chef du département de la Dordogne, dans son mémoire en date du 26 Janvier 1818, fixe la durée ordinaire de ce temps de navigation, depuis la fin d'Octobre jusqu'au commencement de Juin. Nous ajouterons que des pluies un peu abondantes, pendant l'été même, donnent la facilité de naviguer quelquefois, ce qui est un grand avantage pour les gens prévoyans qui savent en profiter.

Durée de la navigation naturelle.

Les deux grandes foires de Bordeaux, à la fin d'Octobre et en Mars, époques principales du commerce dans ces contrées, semblent avoir été fixées aux temps où les marchandises achetées peuvent trouver les eaux marchandes pour leur remonte. Sous ce rapport, l'inconvénient des eaux basses en été est moindre qu'il ne le paraît au premier coup d'œil.

Commerce aux deux grandes foires de Bordeaux.

La *Vézère*, qui se jette à Limeuil dans la Dordogne, est navigable toutes les fois que la Dordogne l'est elle-même dans sa partie entre *Limeuil* et *le Couze*. C'est à ce dernier point, distant de Limeuil de 22,591 mètres et de 17,671 mètres au-dessus de Bergerac, que les bateaux peuvent remonter en tout temps.

Point où cesse la navigation constante.

Les plus grands obstacles sont sur la Dordogne.

La Vézère est plus facile à remonter.

Mais c'est dans la partie depuis Limeuil jusqu'au Couze, que se trouvent les plus grandes difficultés de cette navigation. Tant qu'on ne les aura pas fait disparaître, il est évident qu'une navigation constante sur la Vézère n'offrirait aucun intérêt.

La Vézère se remonte avec plus de facilité que la Dordogne au-dessus de Limeuil. Le prix du halage, fixé par les arrêtés des 20 Janvier et 26 Juin 1812, est ainsi qu'il suit, pour chaque paire de bœufs ou pour chaque troupe de haleurs à bras, fixée à 5 ou 6 hommes :

Dordogne.	{	De Limeuil à Domme	48 kil. 500 mètres.	35 f. 50 c.
		De Domme à Siorac, port de Souillac	39 »	25 50
		TOTAL pour	87 kil. 500 mètres.	61 f. »

Vézère.	{	De Limeuil à Saint-Léon	43 kil. 700 mètres.	21 f. 50 c.
		De Saint-Léon à Montignac	8 500	6 90

TOTAL pour 52 kil. 200 mètres. 28 f. 25 c.

Ce prix du halage, très-différent pour des distances égales, a été calculé, sur chacune de ces rivières, d'après le plus ou le moins de peine à prendre dans chaque localité.

Les perfectionnements partiels seraient aussi beaucoup plus aisés à exécuter sur la Vézère que sur une rivière comme la Dordogne, à laquelle il est plus difficile et plus coûteux de fixer des barrières.

La Vézère, depuis sa réunion à la Corrèze, a beaucoup d'eau ; son lit est d'une largeur assez régulière, et ses berges sont d'une hauteur très-commode.

Si les barrages de St.-Léon, de Losse, d'Anbas, de Lacave, de Terrasson et des Escuras (a), n'obstruaient pas son lit, la Vézère serait navigable naturellement jusqu'à Larche, bourg sur la route où le Couze limite les départements de la Dordogne et de la Corrèze.

Il nous est permis de conclure de tous les sondages que nous avons sous les yeux, et des observations faites avec soin sur cette rivière,

(a) Les trois premiers barrages existent au-dessous du point de contact avec la route; les trois autres au-dessus.

Que la Vézère a une plus grande hauteur d'eau sur les bas-fonds, dans la partie où l'on ne navigue pas, que dans les maigres de la partie qui jouit d'une navigation habituelle.

Le 10 Septembre 1810, en vertu d'un arrêté de M. le Préfet, et sur la demande de M. l'Ingénieur en chef de la Dordogne, Observations des hauteurs d'eau. MM. les Maires riverains de la Vézère, se transportèrent simultanément sur tous les points de cette rivière, les plus difficiles à la navigation. Chacun d'eux consigna, dans un procès-verbal, le résultat des observations faites sur sa commune; en voici le tableau sommaire :

INDICATION des points D'OBSERVATION.	HAUTEURS.		INDICATION DES POINTS et OBSERVATIONS.
	BASSES eaux.	de navigat. ^{on}	
LARCHE OU LA- FEUILLADE	1 ^m 40'	1 ^m 00'	Vis-à-vis la maison du Sieur Delpy. N. ^o On a vu les eaux plus basses de 16 centimètres que celles portées ici.
TERRASSON	0 66	1 00	Au-dessus des îles Bouillac, vis-à-vis les propriétés de MM. Taffin et Desroches.
CONDAT	1 39	1 00	Vis-à-vis le chemin de Bechade. N. ^o Cette élévation, de un mètre, est causée par les bas-fonds environnans.
AURAS			
MONTIGNAC	0 59	1 00	Dans le milieu de la ville. N. ^o On a la petite navigation à 50 centimètres au-dessus des eaux ci-portées.
THONAC	0 48	1 00	Vis-à-vis le bourg. N. ^o Dans les années de grande sécheresse, le maigre de Thonac n'a que 32 cent. de hauteur d'eau.
S.T.-LÉON	1 50	0 80	Au Sord, à la suite de la vigne du sieur Ducheylard.
TAYAC	1 32	0 90	Vis-à-vis le passage haut.
LES ESCURAS			
LE BUGUE	0 21	1 50 0 50	Au lieu appelé le Gagand, au-dessous du Bague, vis-à-vis le Cingle. Ces hauteurs d'eau suffisent pour les grands ou les petits bateaux.
LIMEUIL	0 27	0 70	Au gravier de la Brugnelle, entre la tuilerie de Saint-Chamassi et l'îlot d'Antignac.

NOTA. Cette seconde colonne marque ce qu'il faudrait d'eau de plus que celle observée, pour que la Vézère fût navigable. — Il est évident que MM. les Maires n'ont pas eu l'intention d'exagérer ni la facilité de la navigation ni l'élévation.

Un mètre d'eau est suffisant pour les grands bateaux et deux tiers de mètre pour la petite navigation.

Deux d'entre MM. les Maires observent qu'on a vu les eaux plus basses de 16 centimètres. D'autres demandent 7 à 8 pieds d'eau, 250 à 260 centimètres au-dessus des bas-fonds, tandis que M. le maire de Limeuil, qui a tous les jours des bateaux sous les yeux, se contente de 0,97 centimètres pour les grands bateaux; et M. le maire du Bugue, de 0,71 centimètres pour les bateaux de cabotage, que l'on appelle aussi de *petite navigation*.

Dans son mémoire sur la navigation de Lille, M. l'Ingénieur en chef dit qu'il n'y a que quatre pieds d'eau sur les radiers des seize écluses construites sur cette rivière de 1770 à 1785, et que cette hauteur suffit à des bateaux chargés de trente tonneaux, dont le tirant n'excède pas trois pieds ou un mètre.

Le fait est que, sur la Vézère, la hauteur d'eau n'est comptée, par les mariners, que sur le maigre du Bugue. Les bateaux employés partent dès qu'ils trouvent vingt-quatre pouces d'eau sur ce banc; ils savent qu'ils passeront partout ailleurs.

1.^{re} Objection. On aurait tort d'attribuer aux barrages la plus grande hauteur d'eau qui se trouve au-dessus des bas-fonds de la Vézère, dans la partie au-dessus de Saint-Léon. Au moins est-il certain que ces barrages ne peuvent avoir aucune influence sur les points observés par MM. les Maires.

Réfutation. Thonac est trop loin de *St.-Léon*, Montignac trop loin de *Losse*, Condat est trop au-dessus d'*Aubas*, à plus forte raison les îles *Bouillac*; Larche est trop éloigné des *Escuras*, pour que l'eau pût baisser d'un centimètre sur ces points, quand il n'existerait point de barrages.

2.^{me} Objection. On objectera que leur suppression pourrait créer des maigres nouveaux, plus difficiles à la navigation que ceux observés dans le tableau. Cette assertion serait sans fondement; et nous avons des preuves matérielles du contraire.

Réfutation. Le moulin de *St.-Pierre*, au-dessus de *Montignac*, celui de *Blefond* au-dessous, celui de la *Peschère*, au-dessous du *Bugue*,

ont bien été détruits, sans qu'il en soit résulté d'obstacles à la navigation. La preuve en est qu'aucun de ces points n'est sur la liste de ceux observés par MM. les Maires.

Il y a plus, en 1820, le moulin d'*Aubas* et la digue du moulin de *Losse* furent emportés et restèrent long-temps hors d'état de barrer le passage aux eaux. La *Vézère*, au-dessus de ces digues, ne se trouva pas plus basse qu'ailleurs.

La vérité est que cette rivière a trop d'eau, vu la largeur assez régulière de son lit, pour que l'on puisse craindre de la voir manquer de la profondeur d'eau nécessaire aux bateaux pendant six à sept mois de l'année.

Nous croyons même que le cabotage serait susceptible de durer plus long-temps dans la partie au-dessus du *Bugue* que dans la partie au-dessous, et sur la *Dordogne*, de *Limeuil* au ruisseau du *Couze*. Quelques parties sont susceptibles d'améliorations faciles, qui font l'objet d'une note que nous renvoyons à la fin de ce Mémoire. (b.)

Cette navigation naturelle ne coûterait que la suppression de trois barrages, pour arriver jusqu'à la route de *Lyon* à *Bordeaux*, ou de quatre barrages, si l'on veut remonter jusqu'à *Terrasson*.

C'est d'après l'approbation tacite à cette opinion, que le Gouvernement, par un décret du 14 Janvier 1814, ordonna l'acquisition des moulins de *St.-Léon* et de *Losse*, pour remonter provisoirement la navigation de la *Vézère* jusqu'à la ville de *Montignac*. Les événements de cette époque en ont arrêté l'exécution.

Pour la faire remonter jusqu'à *Larche*, à 8,625 mètres plus haut, sur la route, il vaudrait mieux tourner à la fois le pont de *Terrasson*, au-dessus duquel existe le moulin de cette ville, par un canal déjà existant, et sur lequel on pourrait construire une écluse: elle pourrait être adossée au pont de neuf mètres d'ouverture que l'on va construire sur ce canal, et alors elle coûterait

(b.) Voyez la note 1.^{re}, pag. 21.

Expérience.

Frais peu considérables à faire jusqu'à *Terrasson*.

Moulin de *Terrasson* à conserver.

moins que la suppression de ce moulin, précieux pour la ville et pour les campagnes environnantes.

Moulin et digue des Escuras.

La belle digue des *Escuras*, au-dessus, mérite encore mieux d'être conservée, et le serait sûrement, au moyen d'un canal à écluse très-court, indiqué dans le plan de M. Bremontier. Il tourne à la fois ce beau moulin et le maigre qui s'est formé au-dessous.

Accidens causés par les crues et débâcles.

La navigation naturelle jusqu'à la route, ne ferait sacrifier aucun barrage de moulins en lit de la Vézère, qui puisse être conservé pour servir à une navigation constante, puisqu'il faudrait reconstruire ces barrages sur d'autres principes et avec des matériaux tout différens, si l'on venait à y construire des travaux d'art pour l'y établir. L'opinion de M. l'ingénieur en chef, sur ces barrages, en 1818, a été confirmée, deux ans après, par une débacle de glaces. Les hommes chargés de la confiance du Gouvernement, donneront-ils jamais leur avis pour construire des ouvrages dispendieux, sans reconstruire les barrages des quatre moulins existant au-dessous de Ferrasson? Nous ne le pensons pas.

Décret du 14 Janvier 1814.

La ville de Montignac avait obtenu, en 1814, l'ouverture de la navigation de la Vézère, de St.-Léon jusques sous ses murs. On voit, par le rapport fait à Sa Majesté, en Août 1820, sur la navigation inférieure, par S. E. le Ministre de l'intérieur, d'après le rapport fait par M. le Directeur-Général des Ponts et Chaussées et des Mines, que l'Ancre indicateur d'une navigation ouverte, a été placé au-dessus de Montignac. Cependant il n'y a rien de fait encore pour cette navigation; et la vigilance toujours active de l'intérêt particulier, fait craindre qu'on ne réussisse à paralyser l'effet des réclamations de la ville de Montignac, comme on y a réussi depuis cent ans.

Nouvelle importance de cette navigation.

La confection de la nouvelle route de Lyon à Bordeaux, donne pourtant à cette navigation un tout autre intérêt que ne pouvaient avoir les demandes de la seule ville de Montignac. De nouvelles

considérations industrielles se joignent à celles que l'on avait présentées autrefois.

Le commerce de la Gironde avec les départemens de la Corrèze et du Puy-de-Dôme, et avec la Suisse par la ville de Lyon, est très-considérable. Il consiste en sels, en denrées coloniales et autres, d'un poids assez fort pour que l'économie du transport par eau soit digne d'une attention sérieuse.

Commerce de la Gironde avec Lyon et la Suisse.

La voie de la Garonne, des canaux du Midi et du Rhône a été éprouvée. Sa lenteur est désespérante, et la remonte du Rhône si chère, que cette voie laisse à peine l'avantage de l'économie.

Trop lente par les canaux du Midi.

Sur la ligne de la Dordogne et de la Vézère, la marée aide à la remonte jusqu'au-dessus de Libourne, et les vents d'Ouest, les plus habituels pendant la saison navigable, donnent souvent occasion à des voyages très-rapides de Libourne à Bergerac et Montignac. Il y a des exemples de bateaux chargés, qui ont remonté de Libourne à St.-Léon en trois jours: c'est habituellement un voyage de six à sept jours, quand les eaux seulement sont favorables; et il faut compter sur huit jours, de la Gironde au premier point de jonction à la nouvelle route, au hameau du Lardin. La descente a lieu en trois jours, et à peu de frais. L'un dans l'autre, il n'y a pas de temps à gagner par le roulage.

Plus prompte par la navigation de la Vézère.

Si le prix du transport est cher sur la Vézère, et beaucoup plus cher qu'il ne devrait être, sur-tout en descendant, c'est principalement à cause du peu de retour que l'on trouve à St.-Léon, situé dans un pays aride et sans communications.

Diminutions possibles dans les prix de transport.

Le transport des merrains et feuillards, jusqu'à St.-Léon, rebute les propriétaires et leur fait chercher tout autre moyen de vente. Il arrive souvent que ces objets ne dépassent pas le prix du transport. Si la Vézère était ouverte jusqu'à la belle route qui longe sa vallée et celle du Cern, il y aurait infiniment plus de retours et des retours certains. Il est probable même qu'il descendrait plus de

poids qu'il n'en remontera jamais en sels, en denrées coloniales, ou en vins de la Dordogne et de Bordeaux.

Mines de houille. Il existe sur les bords de la Vézère, depuis Condat, en remontant, des mines de houille et des carrières d'ardoise également inépuisables, dont les produits seraient infiniment précieux sur tout le cours de la Vézère et de la Dordogne, et jusqu'à Bordeaux.

L'exploitation en grand de ces mines et de ces carrières, dépend uniquement de l'ouverture de cette navigation. Leur utilité pour les pays riverains n'en dépend pas moins; car le moindre transport par terre a bientôt doublé le prix de ces produits, outre qu'il les brise et les détériore.

Carrières d'ardoise. Les transports des ardoises, dont les carrières bordent l'Elle, à un quart de lieue de la Vézère, ne dépassent pas la distance à laquelle on peut les porter à dos de mulet, avec l'obligation de revenir le soir à la carrière. Ces produits seraient trop chers pour être employés, si les malheureux qui les exploitent et qui les conduisent, étaient obligés de coucher hors de chez eux.

Ces carrières deviendraient importantes.

La Vézère ne serait pas plutôt ouverte, que ces carrières seraient recherchées, exploitées en grand, et conduiraient peut-être à des découvertes importantes, dans ce pays éminemment minéralogique. Déjà une seule de ces exploitations, avec le secours de deux mineurs, pendant un hiver, est parvenue à donner des produits bien supérieurs à ceux que la misère des exploitans arrachait à la surface.

Exploitation des houilles.

Les mines de houille du Lardin, que l'on avait mal jugées sur des essais de charbon pris à la surface, offrent aujourd'hui de la houille bien supérieure à ces premiers essais. A peine concédées, elles sont déjà reconnues sur un développement considérable; et l'expérience prouve que la houille s'améliore à proportion que les travaux avancent. Deux couches en pleine exploitation, fournissent de la houille éminemment propre à la grille, aux verreries, et à toutes les usines à chaudières.

Les épreuves faites devant M. le Préfet et M. l'Ingénieur en chef de la Dordogne, le 28 Juillet 1821, ont prouvé que cette houille est propre aussi au traitement du fer, puisqu'on soude journellement avec elle le fer et l'acier, et que l'on s'en sert pour faire des clous de la première qualité (c).

Essais.

Deux autres couches reconnues, l'une à quinze cents mètres de distance et l'autre à près de cinq mille, annoncent, pour la dernière sur-tout, qui a un mètre et demi d'épaisseur, une qualité de houille beaucoup plus grasse.

Autres couches.

Les concessionnaires, en possession depuis le 21 Mai dernier seulement, sont loin d'avoir percé toutes les couches dont ils ont découvert lesaffleuremens, sur une longueur de 6,800 mètres. Tout annonce, dans cette vallée, une mine de houille inépuisable; et le terrain houiller s'étend le long de la Vézère jusqu'aux montagnes granitiques du Haut-Limousin.

Apparence générale du terrain houiller.

Le minéral de fer carbonaté et autres, semblent disputer d'abondance avec la houille dans cette contrée, au-dessus de Condat sur Vézère, où finissent les montagnes calcaires. On y trouve le sable propre aux verreries, la terre à creusets, à poteries et à briques, la pierre à chaux; toutes s'y trouvent à côté l'une de l'autre. On vient de faire, au Lardin, des creusets où l'on a fondu les métaux les plus durs.

Autres mines.

C'est le pays où l'on vient chercher, de Marseille, les huiles de noix pour la fabrication des savons noirs ou communs. Enfin, la route et la rivière sont bordées, pendant sept lieues, de vignobles dont la fécondité, trop souvent à charge, semble appeler de grandes brûleries, qui ne sauraient être mieux placées.

Huiles et Vins.

Un fourneau à réverbère, pour la fonte des canons, chaudières et poteries, ne pourrait pas trouver une situation plus favorable,

Usines qui seraient bien placées dans cette vallée.

(c) M. le comte de Cintré, Préfet, et M. Lepère, Ingénieur en chef. Voir la note 3.^{me}, extraite du Bulletin de la Dordogne, du 1.^{er} Août 1821. (n.^o 294.)

si la Vézère était rendue à sa navigation naturelle. Les hauts-fourneaux des bords de cette rivière ou de la Dordogne, ne pourraient suffire à l'alimenter, qu'en redoublant d'activité.

Cours et chûtes d'eau.

Avec le choix d'une route ou d'une rivière, pour l'apport des matériaux et le transport des produits, avec le combustible et les matières premières sur place, avec des cours et des chûtes d'eau nombreuses et à portée, sur le Coly, le Cern, l'Elle et le Couze, cette charmante vallée semble une des plus heureusement placées pour l'industrie. Mais l'industrie ne se fixe que là où se trouvent des communications faciles : et il n'y en avait aucune avant la confection de la nouvelle route de Lyon à Bordeaux.

Passe-lis détruits ou impraticables.

On avait construit, il y a quarante ans environ, des passe-lis sur toutes les digues de la Vézère, au-dessous du Lardin ; mais ces ouvrages présentent toujours des cataractes difficiles ; et l'intérêt particulier avait toujours trouvé le moyen de les rendre impraticables.

Serait-il possible que l'on trouvât encore les moyens d'empêcher une navigation devenue essentielle aux intérêts du commerce de Lyon et de Bordeaux, à celui des départemens de la Dordogne, de la Corrèze et du Puy-de-Dôme ? Serait-il possible que l'on parvînt à repousser l'industrie d'un pays auquel elle semble se présenter ?

Intérêts privés opposés à cette navigation.

Comment, parce qu'il faudra rétablir un chemin de halage, tombé en désuétude au-dessus de Montignac ! parce que les vins de la Dordogne, supérieurs en qualité à ceux de la Vézère, auront quelque avantage à remonter cette rivière, au lieu de débarquer à Souillac ! faudra-t-il que le commerce soit privé de la plus directe, de la plus économique des communications ? Faudra-t-il que les mines et les carrières les plus abondantes demeurent sans exploitation, et que les riverains soient privés de leurs produits ou les payent à un prix double ?

Nous ne croyons pas que la vérité puisse demeurer plus longtemps cachée à un Gouvernement réparateur, sous lequel nous voyons faire, depuis quelques années, plus de choses utiles pour nous qu'il ne s'en était fait depuis plusieurs siècles. Il ne lui en

coûtera que de s'éclairer et de vouloir ; car si la pauvreté actuelle de ces contrées ne leur permet pas de dépenser, même pour s'enrichir, deux ans ne se passeront pas, après l'ouverture de cette navigation, avant que les frais en soient couverts par les progrès de l'industrie.

Les vallées du Coly et de l'Elle, aboutissant toutes deux à celle de la Vézère, entre Terrasson et Condat, une fois la navigation ouverte, ne tarderont pas à voir doubler ou augmenter prodigieusement la valeur des propriétés (d).

Intérêts de plusieurs vallées aboutissant à cette partie de la Vézère.

Sous tous les rapports, la dépense d'une centaine de mille francs, nécessaire pour ouvrir cette navigation naturelle, est sans proportion avec les avantages de tout genre qui en résulteraient. Ils ne seraient pourtant pas comparables à ceux d'une navigation constante, perfectionnée par des ouvrages d'art, et qui pourrait faire remonter beaucoup plus haut sur ces rivières. Nous allons en parler dans l'article suivant.

NAVIGATION CONSTANTE,

SUR LA DORDOGNE, LA VÉZÈRE ET LA CORRÈZE.

Il n'y a qu'une compagnie qui puisse, dans ce moment, se charger de la dépense à faire pour rendre durable toute l'année cette navigation. Les principales difficultés se trouvent sur la Dordogne, au passage dit de la *Gratusse*. Les bateaux y ont à franchir un passage long et étroit, d'une rapidité prodigieuse, et dangereux quand les eaux ne sont pas assez grandes.

Entreprise d'une navigation perfectionnée.

On a bien fait disparaître quelques-unes des roches les plus menaçantes dans ce lieu et dans quelques autres ; mais il reste beaucoup à faire dans ce genre pour en faciliter la navigation naturelle ; et il restera toujours une rapidité fâcheuse à la *Gratusse*.

(d) Voir la note 2.^{me} à la suite de ce Mémoire.

Projets pour la Dordogne. Pour éviter ce passage, on a proposé un canal de dérivation à point de partage, dont M. l'ingénieur en chef évalue la dépense de huit à neuf cent mille francs. Mais il resterait encore des dépenses à faire plus haut, pour rendre navigable en tout temps la partie de la Dordogne située entre ce passage et le confluent de la Vézère, à Limeuil.

Pour la Vézère. La Vézère n'offre d'autres difficultés que celle de noyer les maigres qui y existent, et d'en diminuer la rapidité, qui n'est pas excessive.

Un ingénieur très-estimé, M. Bremonnier, avait fait faire avec soin, en 1786 et 1787, les sondes et les nivellemens de la Vézère. Il avait proposé un plan pour rendre la Vézère et la Corrèze navigables jusqu'à Brives, moyennant 24 écluses à sas et quelques canaux de dérivation.

Le devis estimatif de ces travaux était porté à huit cent mille francs, pour la dépense à faire jusqu'à Larche, dans le département de la Dordogne; et à quatre cent trente mille francs, pour la partie de Larche à Brives, dans le département de la Corrèze. La construction d'un pont à Brives et les indemnités de terrain étaient comprises dans cette somme totale de 1,250,000 francs.

D'autres plans, plus économiques, ont été présentés par M. Bremonnier lui-même et par d'autres ingénieurs depuis ce temps; mais le premier, fait avec un soin scrupuleux, nous paraît mériter la préférence.

Navigation jusqu'à Tulle. Nous n'avons aucunes données sur la navigation projetée de Brives à Tulle. Portée jusqu'à ce point, cette navigation aurait de grands avantages de plus que la navigation naturelle dont nous avons parlé: celui de donner des moyens très-faciles d'échange entre les productions du pays de vignoble et celles d'un climat tout différent, est la première qui se présente. Les blés de la montagne supportent rarement les frais du transport par terre, le sarrasin jamais: ces frais sont d'ailleurs une perte constante qui décourage l'agriculture. Une navigation aisée augmenterait la reproduction dans la mon-

tagne et dans le pays vignoble. Le pays voisin de la Corrèze recevrait, à meilleur compte, ses sels, ses denrées coloniales: il tirerait meilleur parti de ses huiles, de ses salaisons et de ses fromages.

Nous avons dit que le pays houiller s'étend dans le bassin de la Vézère et de la Corrèze, jusqu'aux montagnes granitiques du Haut-Limousin. Ce pays est couvert de bois, dont l'exploitation deviendrait plus avantageuse. La belle ardoise de Traversac aurait un débit considérable et assuré.

La manufacture d'armes de Tulle serait appelée à une prospérité que sa situation centrale rend désirable. Elle pourrait tirer ses fers, à peu de frais, des forges de la Vézère et de la Dordogne, ses houilles des bords de la Corrèze ou de la Vézère. Le transport de ses produits serait aussi plus favorisé. Le commerce en général ne pourrait que trouver son avantage à ces retours de plus.

Le pays de Tulle à Clermont abonde en fourrages et en bestiaux sans emploi. Ils donneraient le moyen d'établir, à meilleur compte que partout ailleurs, un bon système de roulage accéléré ou par relais. L'avantage serait réciproque pour le commerce et et pour le pays même.

Il convient aux départemens de la Corrèze et du Puy-de-Dôme d'avoir un immense roulage, comme il convient à la Dordogne, où les fourrages sont plus rares, et situés au bord des rivières (e), de faire par eau la même distance de transports. Ceux qui doivent naturellement avoir lieu par la nouvelle route de Lyon à Bordeaux, et par la ligne de navigation qui s'y rattache, autoriseraient certainement l'emploi de fonds très-considérables pour perfectionner cette belle communication. Nous ne croyons pas qu'il puisse rester l'ombre d'un doute sur cette vérité.

(e) Dans l'arrondissement de Sarlat, sur-tout, des métairies qui ont vingt à trente quintaux de fourrages par paire de bœufs, passent pour suffisamment approvisionnées.

Jonction de la Vézère avec la Vienne.

Il passe sur nos rives des voyageurs chargés de reconnaître la Vézère et la possibilité d'une jonction avec la Vienne. Cette jonction, peut-être moins utile au commerce, serait aussi très-désirable pour notre pays.

Un fonctionnaire, aussi connu par sa franchise que par ses connaissances minéralogiques, nous disait, l'ors de sa dernière inspection des lieux, qu'il ne serait pas étonné de voir quadrupler la population dans cette vallée, d'ici à quelques années.

Si un étranger, chargé d'apprécier nos ressources, en a pris une telle opinion, après plusieurs examens, on nous pardonnera, à nous qui habitons et qui sommes nés dans cette charmante vallée, de faire tous nos efforts pour réaliser des espérances que le Gouvernement nous a fait concevoir lui-même par la publication du Mémoire de M. le Directeur-Général des Ponts et Chaussées, sur le système complémentaire de la navigation fluviale de la France.

NOTES.

Note 1.^{re} La Vézère, après avoir coulé long-temps sur un lit de grès-houiller, entre, à l'embouchure du Cern, un peu au-dessus de Condat, dans un lit de roches calcaires qui la bordent jusqu'à la Dordogne.

Ces roches calcaires sont disposées en couches horizontales, de peu d'épaisseur, et qui cèdent facilement au simple levier. La Vézère s'est creusée elle-même son lit actuel, depuis Condat, en enlevant successivement un nombre de ces couches calcaires, que l'on peut compter sur ses berges, où elles forment une espèce de mur.

Il serait aisé d'enlever quelques-unes de ces couches dans les maigres formés par les roches. On pourrait faire cette opération pendant les basses eaux, sur la largeur nécessaire aux bateaux, pour y appeler toutes les eaux, ce qui prolongerait le temps du cabotage dans cette partie.

Dans la partie au-dessus, le grès-houiller, sans être très-dur, demande d'autres moyens que le simple levier.

Les maigres les plus difficiles à corriger sont les bancs de gravier, que l'on trouve plus communément dans la partie basse de la Vézère.

Note 2.^{me} Les entrepreneurs du pont de Souillac, sur la Dordogne viennent de faire un beau chemin en plaine, le long de la Borèze, pour aller chercher leurs matériaux dans le voisinage de Salagnac. Ce bourg domine également la Borèze d'un côté, et de l'autre la vallée du Coly, qui va se jeter à Condat, dans la Vézère. Les chemins sont naturellement beaux dans cette vallée assez droite, et il en coûterait très-peu aux communes de Condat, de Coly, de St.-Génier et de Salagnac, pour y faire un chemin vicinal, qui serait cent fois préférable à la route montueuse de Souillac à Brives. Ce chemin n'offrirait que la seule côte de Salagnac, facile à rendre aussi douce que l'on voudra. On a accordé quelques fonds à la commune de Salagnac, pour aller joindre le chemin fait sur la Borèze.

Au moyen d'un bac placé à Condat, on viendrait joindre la nouvelle route au Lardin, à un petit quart de lieue en plaine. Ce chemin raccourcirait de 5 à 6 lieues de poste, pour aller de Périgueux à Souillac. Il passe auprès de la forge des Ans, dont la navigation, libre sur la Vézère et le voisinage des mines de houille, doivent quadrupler l'importance.

Un autre chemin vicinal, qu'on s'occupe d'obtenir sur les bords du ruisseau de l'Elle, offre encore plus d'importance. En faisant sauter quelques rochers, on ouvrirait un chemin sans autre pente que celle des eaux, vers les vallées de Vilbac, de Coupzours, de Louignac et d'Ayen, de tout temps séparées du monde par des chemins impraticables en toutes saisons.

Ces vallées, remplies de bois de chênes, n'ont aucune issue pour faire l'exportation de leurs bois, propres à toutes espèces de constructions. Leurs fourrages abondans n'ont que la moitié de la valeur ordinaire sur la route. Leurs vins perdent un tiers de leur prix, et coûtent très-cher à enlever à dos de mulet.

Ce beau chemin, dont les matériaux sont partout sur place, coûterait à peine dix-mille francs, et doublerait à-peu-près la valeur des propriétés dans ces vallées : il longerait toutes les carrières d'ardoise ouvertes sur l'Elle. La navigation ouverte jusqu'au pont sur l'Elle, ne laisserait aucune hésitation sur la confection de ce chemin par ces communes, toutes pauvres qu'elles sont.

La commune de Beauregard vient de leur donner un bel exemple. Dans un seul hiver, elle a substitué à des chemins affreux une route vicinale ferrée, pavée en beaucoup d'endroits, bâtie en terrasses sur environ mille mètres. Ce chemin vicinal, ascendant sur une longueur de 4,000 mètres courans, vaut une grande route, à la largeur près. Il aboutit du Lardin à Beauregard, et donne à plusieurs communes une grande facilité pour le transport de leurs merrains et feuillards sur la route de Lyon à Bordeaux et sur la Vézère.

La jolie plaine qui s'ouvre au-dessus de Condat, serait le centre et l'aboutissant de toutes ces communications. C'est une raison de plus pour que la navigation soit ouverte jusqu'à la jolie petite ville de Terrasson.

Note 3.^{me} Extrait du Bulletin de la Dordogne, du 1.^{er} Août 1821. (N.^o 294).

NOTICE sur l'exploitation des mines de Houille du Lardin, sur Vézère.

L'établissement des mines de houille du Lardin, commune de St.-Lazare, canton de Terrasson, arrondissement de Sarlat, département de la Dordogne, qui a été concédé par ordonnance royale, le 15 Septembre 1820, consiste aujourd'hui, 28 Juillet 1821, jour où il a été visité par M. le Préfet du département et par M. l'Ingénieur en chef, en quatre couches de Houille reconnues, dont deux en pleine exploitation à l'atelier dit du Lardin, précisément au point de réunion de la Vézère avec la nouvelle route de Lyon à Bordeaux.

La couche inférieure est reconnue par un puits de 40 mètres de profondeur (120 pieds), et par plusieurs galeries horizontales, formant ensemble un développement de plus de 200 mètres (100 toises), en suivant constamment ladite couche.

La couche supérieure, découverte en 1820 seulement, et dont les eaux s'écoulent naturellement, est déjà reconnue sur un espace de 80 mètres. L'épaisseur moyenne de chacune de ces deux couches est de 55 à 70 centimètres (20 à 24 pouces).

La qualité de la houille provenant de ces deux couches est telle, que l'on soude avec elle, et journellement, à l'atelier, le fer et l'acier employés à la confection des outils de mineurs; que l'on y fabrique des clous qui peuvent se replier plusieurs fois sans rompre. Enfin, tout ce qui n'est pas propre à la forge est utilement employé à la cuisson des briques du plus grand modèle et à la calcination de la pierre à chaux la plus compacte.

Cette houille, qui s'extrait naturellement en blocs ou masses, est éminemment propre à l'usage de toutes les usines qui ont pour but d'échauffer des chaudières, ainsi que pour les foyers domestiques. Pour rendre l'usage plus économique et la combustion de cette houille plus modérée, l'on confectionne aussi à l'établissement dedites mines, des *brquettes* analogues à celles que l'on prépare en Belgique et à Paris.

Les deux autres couches, également reconnues par des puits et des galeries, produisent un combustible au moins égal en qualité à celui du Lardin, et assurent à la compagnie les moyens de répondre à toutes les demandes qui peuvent lui être faites.

Le prix de ce combustible se trouve fixé provisoirement à 4 fr. 25 c. le quintal de cent livres, ou à fr. l'hectolitre, pris sur place; ce prix pourra baisser par la facilité des transports que l'on attend de la navigation des rivières de la Vézère et de la Dordogne.

L'exploitation de cette mine, qui donne aujourd'hui les plus heureuses espérances à la nouvelle société dont M. le comte de Royère est le concessionnaire titulaire, ne peut prendre l'accroissement qui lui est assuré, qu'autant que la navigation naturelle de la Vézère pourra remonter de Saint-Léon à Montignac et jusqu'à Terrasson.

C'est dans cet objet, si important à la prospérité commerciale de ces deux villes et des mines de charbon du Lardin, que M. le comte de Cintré, Préfet de la Dordogne, accompagné de M. Lepère, Ingénieur en chef, a descendu en bateau, le 25 de ce mois, le cours de la Vézère, de Terrasson à la mine du Lardin. Tout fait espérer que la navigation de la Vézère sera rétablie sous peu, de Saint-Léon à Terrasson, sur une longueur de 29,595 mètres, et de 63,630 mètres de Limenil à Terrasson.

L'administration fera tous ses efforts pour obtenir un résultat aussi avantageux au département de la Dordogne, en attendant que le Gouvernement puisse s'occuper des grands projets de navigation de la Vézère et de la Dordogne, de Brives à Bergerac, Labourne et Bordeaux.