

REVE ou REALITE / LE DROPT NAVIGABLE DE GIRONDE A MONTPAZIER ?

E. CEROU

Buste de Jules César. Cliché du Net.

Cinquante ans avant Jésus-Christ, il paraîtrait que Jules César aurait déjà rêvé de rendre le cours du Dropt navigable et, ceci, afin de remonter rapidement le plus loin possible vers sa source.

A la suite du mariage d'Aliénor d'Aquitaine avec Henri II Plantagenêt, le Dropt (bien qu'ayant plus ou moins servi de frontière, durant plus de deux cents ans, entre Français et Anglais dans leurs démêlés pour la possession de l'Aquitaine) reviendra sur la sellette dix-sept siècles après Jésus-Christ.

Au mois d'Août 1719, les ducs de Biron et de La Force obtinrent, par un édit, du Parlement de Guyenne, l'autorisation d'aménager le Dropt et d'y transporter toutes denrées périssables ou non. Or, la réalisation du projet s'avéra impossible avec les moyens de l'époque, d'autant qu'une cinquantaine de moulins fermaient le lit du Dropt en différents endroits, sur les 158 kilomètres de son trajet.

Vers la fin du XVIIIème siècle, l'idée refit surface sous l'impulsion d'un nommé Joseph Lakanal, qui envisageait de grandes transformations pour cette modeste rivière aux eaux capricieuses. Il faut dire aussi que cette dernière, tranquillement et sans en avoir l'air, met le Périgord profond (ainsi que le Haut-Agenais) en relation directe avec le Mascaret (la marée montante) venant de l'océan ; effectivement le Dropt se jette dans la Gironde, à Caudrot (nom qui signifie « queue du Dropt »), tout près de Gironde-sur-Dropt.

Le sept avril 1782, se tint une délibération de la communauté de Montpazier, dûment assemblée sous la présidence des sieurs Laval, maire ; Lasserre du Pélonnié, échevin ; Savy, Maurial, Vassal, Lapouyade, Lafage, Griffon de Savy, Gramon de Vigier, Bizet et Delayre, secrétaire greffier. Là, on présenta le projet de mise en navigabilité du Dropt, depuis son embouchure jusqu'aux environs de Montpazier(ou, plus exactement, jusqu'aux sources de Labrame).

Ladite délibération, acceptée et signée par tous avec enthousiasme, fut couchée immédiatement sur les registres de l'hôtel de ville en présence de Massen, procureur syndic de l'hôtel de ville, qui apposa sa signature au bas de cet acte.

Cet exposé démontrait, incontestablement, tous les avantages d'une telle réalisation : retenir les familles et la main-d'œuvre en place, améliorer le commerce et les déboucher des produits locaux, tels que les vins, les châtaignes, les céréales diverses, les cailloux et meules des moulins, les minerais de fer en grains, etc, etc....

Afin d'installer une vingtaine d'écluses sur le Dropt, Joseph Lakanal, en 1794, se lance ardemment dans un plan qui prévoit même la démolition de certains châteaux et églises. Mais les événements se précipitent, Robespierre est guillotiné le 10 Thermidor An II (28 juillet 1794) et l'affaire en question revient aux oubliettes.

Le 22 septembre 1819, après les batailles du 1^{er} empire, deux ingénieurs, Trocard et Durassié, reprennent les travaux. Ils tentent d'utiliser leur première invention, l'un des vingt-et-un engin-pontons prévus pour soulever les bateaux et les déposer en deux heures quinze de transfert au-delà de l'écluse. Par malheur le mécanisme n'est pas au point et cette machine causera beaucoup de dégâts. Une fois encore le projet retombera à l'eau, si l'on peut dire.

Malgré ces avatars, la Chambre de Commerce de Bordeaux parvient à former la « Compagnie de Navigation du Dropt », laquelle obtient, en 1839, une ordonnance du roi Louis- Philippe lui accordant une concession pour aménager le Dropt et le rendre navigable sur la plus grande partie de son cours. Des écluses sont enfin construites, et vers 1860, le commerce marche correctement grâce au va-et-vient des bateaux dont certains remontent jusqu'à Eymet.

Hélas le transit sur le Dropt ne dure que peu de temps, éliminé par la ligne de chemin de fer Bordeaux-Eymet : il fonctionne quelques années au ralenti et s'arrête totalement, vers la fin du 19^{ème} siècle.

Complémentairement à notre article, nous publions ci-après un document provenant des Archives de Bergerac, lequel était entièrement consacré à l'étude du projet de mise en navigabilité de la rivière du Dropt, depuis son embouchure (à Gironde) jusqu'aux sources de Labrame. La signature étant illisible, nous pensons que l'auteur de ce mémoire pourrait être Joseph Lakanal lui-même, ou bien un Ingénieur des Ponts et Chaussées dont nous ne connaissons pas le nom ; en voici la transcription, dans son intégralité, avec des mots dont l'orthographe peut surprendre à notre époque :

« Les habitants de la contrée de l'agenois, que traverse la rivière du Dropt, désire depuis environ 60 ans que l'on la rende navigable et l'on a été toujours convaincu de l'utilité et de la possibilité de l'exécution.

C'est ce qui engagea les ducs de Biron et de La Force à se charger de l'entreprise et ils obtinrent un arrêt du Conseil d'Aquitaine, en 1719, qui les y autorisoit. Il fut enregistré la même année, au mois d'août, au Parlement de Bordeaux, mais l'entreprise ne fut point exécutée ; le projet fut renouvelé par monsieur Beaune commissaire de subdélégation de Marmande, qui envoya les mémoires à Mr. De Boutin, alors intendant à Bordeaux.

Sur ses connoissances, Mr. Tardif, ingénieurs des Ponts et Chaussées, fut envoyé pour visiter la rivière, mais sa mort fit tomber le projet dans l'oubli.

Convaincu depuis longtemps de l'avantage du projet et de sa possibilité, animé par le motif du bien public, je me suis déterminé à composer ce mémoire dans lequel j'entreprends de satisfaire aux trois questions qui se présentent naturellement en ce dessein, savoir : la possibilité, la nécessité et les avantages de ce projet.

Possibilité de transformer la rivière du Dropt en canal navigable :



La construction du canal du Dropt, au jugement de tout le monde, n'a opposé aucun obstacle depuis Castillonès, jusqu'à Gironde où il joint la Garonne, soit pour la quantité d'eau, soit pour l'excavation et la conduite, mais pour le continuer jusqu'à Villeréal, qui en est à deux lieues et au-delà le moindre volume d'eau et le nombre des moulins ont paru faire obstacle.

Ce n'est donc que dans l'espace de ces deux lieues qu'il me reste d'en prouver la possibilité. Le lit du Dropt et les terres adjacentes, depuis Labrame jusqu'à son embouchure, sont à peu près de même nature, il règne de belles prairies le long de ses rives. Le fond en est gras, solide, sans être entrecoupé de rochers, ainsi le canal en cette partie n'oppose aucune difficulté pour sa direction, son élargissement, son excavation et sa solidité.

Afin de constater le volume d'eau suffisant pour continuer le canal jusqu'à Villeréal, j'ay visité la rivière depuis cette ville en remontant jusqu'aux sources de Labrame, mais n'étant pas aidé par les instruments nécessaires à cette opération, ny secondé par des personnes au fait ; j'ay donc toujours jugé et noté le volume d'eau, moindre qu'il n'était réellement, lors de la visite qui fut faite par un temps de sécheresse extraordinaire durant déjà depuis trois mois.

Visite du Dropt depuis, Villeréal, jusqu'aux sources de Labrame :

1°) Le Riou Berlot, vient de Parisot, jugé huit pouces carrés d'eau.

2°) La Margagnote : vient de Saint-Martin, plus considérable que le premier (10 pouces carrés).

3°) Plus quatre sources voisines qui ne tarissent jamais, donnant au moins quatre pouces carrés.

4°) Le Migou, qui sépare la juridiction de Villeréal de celle de Biron, ne tarit jamais, jugé huit pouces carrés.

5°) Le ruisseau qui passe au village de Labrame, vient de Biron, ne tarit jamais, jugé six à sept pouces carrés.

6°) Le Soulouret, ruisseau qui se jette dans le Dropt audessus du moulin de la Vaysse, ne tarit jamais, jugé sept à huit pouces carrés.

7°) Les sources de Labrame, que je n'ay pu estimer par les raisons susdites : elles sortent de terre, on n'a jamais aperçu aucune diminution dans les plus longues sécheresses. Dès leur sortie elles font aller un moulin, une forge et un foulon, le tout appartenant à Monsieur le duc de Biron. Veine que la vraye source du Dropt ne tarisse quelquefois, leur eau seule fait tourner tous les moulins situés au-dessus de Villeréal.

8°) Le Dropt proprement dit, qui vient d'auprès de Monpazier, fait aller le moulin de la Vaysse avant sa jonction avec les eaux des sources de Labrame. La quantité qu'il fournit doit donc être considérable.

9°) Le Breyssou, prend sa source en limite de Lolme et Rampieux, et joint le Dropt ; à sa rive gauche au moulin de Ricard, son lit est aussi profond et aussi large que celui du Dropt, cependant lors des longues sécheresses il tarit, soit que l'on arrête le peu d'eau qu'il fournit alors pour la disperser dans les prairies, mais neuf mois de l'année il fournit presque toujours autant d'eau que le Dropt.

10°) J'ay trouvé au moulin de Saint Silbournet que l'eau qui passoit par les meules avoit un pied cinq pouces de profondeur sur trois pieds six pouces de large, ce qui fait quatre pieds carrés, cent deux poules carrés. Celle qui tomboit par l'échampoïr avoit un demi pied carré. J'ay observé qu'il se perdoit jusques là au moins dix pouces carrés d'eau lelong des bords.

11°) J'ay trouvé au moulin de Ricard qu'il y avoit au moins six pieds carrés d'eau courante. Ce qui s'accorde avec le détail mentionné, car l'addition des volumes particuliers donne à peu près le volume. On peut voir par ce détail :

1°) que la plus part des eaux qui forment la rivière sont constantes.

2°) que dans les temps ordinaires, c'est-à-dire sans sécheresse extraordinaire leur volume est beaucoup plus considérable.

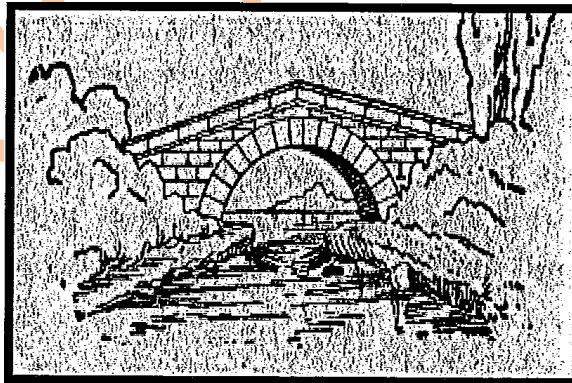
3°) que l'on peut au moins compter sur le volume de six pieds quarrés d'eau courante qui arrive à Villeréal.

Et comme il s'en perd beaucoup le long des bords, ainsi que je l'ay remarqué en une partie, en y remédiant l'on augmenteroit encore la quantité. L'hiver est extrêmement pluvieux en ce pays, le printemps l'est aussi souvent trop. Cela fait que les sources nombreuses qui fournissent au Dropt l'entretiennent durant les sècheresses. On peut donc assurer que l'eau qui vient à Villeréal suffit pour entretenir la navigation d'un canal à commencer de là et même plus haut ; voilà les deux plus grandes difficultés levées, reste celle des moulins.

L'obstacle que l'on croit qu'ils opposent naît de l'opinion que l'on a que chacun exigerait une écluse. On peut aisément lever la moitié de la difficulté en achetant une partie. On en compte treize depuis Villeréal jusqu'à Castillonès. L'un comportant l'autre ils ne valent pas plus de dix mille francs.

Les propriétaires des moulins restants contribueroient volontiers à l'achat, pour ce que leur moulin augmenteroient, de pratique et moudroient beaucoup plus à cause de l'augmentation des eaux : les grands propriétaires qui ont quelque un feiront aussi le sacrifice, en partie ou en total, d'un moulin de peu de valeur en considération du profit considérable que l'exécution de ce canal leur procureroit. Enfin tous les particuliers intéressés y contribueroient aussi.

Mais soit que l'on supprime peu ou point de moulins fondés sur la visite que jay faite des moulins, tant au-dessus qu'au-dessous de Villeréal, j'ose assurer qu'il n'en est presque aucun qui puisse exiger une écluse, parce que le lit du Dropt même au-dessus de ladite ville a si peu de pente, que le bassin supérieur des moulins les plus élevés n'a que trois pied au-dessus du lit inférieur, la plupart n'ont qu'un pied et ceux d'au-dessous la ville sont à niveau aussi, il suffiroit de construire à chaque moulin, des portières comme on le pratique sur le Lot et ailleurs .



Quant à l'exécution du canal, il n'est guère de pays où elle puisse être moins coûteuse. La terre étant solide et d'un travail facile, sans marais, ny rochers. Les matériaux en abondance et à portée des rives, les forges peu éloignées peuvent fournir les ferrures nécessaires.

On pourrait employer des troupes qui ne sauroient être dans un meilleur pays puisqu'il abonde en toute sortes de denrées, et viandes d'excellente qualité, au plus bas prix

que dans le reste du Royaume ; l'air de la contrée très sain ne parroit leur communiquer aucune maladie. Je ne peux m'étendre davantage sur la construction de ce canal, parce que je n'ay point visité le Dropt jusqu'à son embouchure et que je n'aurois pu faire les opérations nécessaires pour en tracer le plan, ce qu'un particulier ne peut exécuter qu'à l'ayde des ordres supérieurs, je passe donc à la seconde question.

- Nécessité de rendre le Dropt navigable -

Le cours du Dropt depuis sa source près de Montpazier, jusqu'à Gironde, où il joint la Garonne est d'environ quinze lieues de la provinces qui en valent vingt-cinq des communes, et le pays, a trois, quatre même cinq lieues des bords de cette rivière n'a presque aucune route praticable pour le commerce, n'y aucune rivière navigable qui soit à portée des communautés et villes comprises dans cette étendue, de sorte que cette contrée qoyque abondante en toutes sortes de denrées est cependant misérable et peu peuplée en comparaison de sa fertilité.

On peut remarquer que toute contrée qui n'a point de moyen facile et frappant pour exciter son industrie est beaucoup plus pauvre qu'elle ne devoit l'être ; qoyque privée de ces avantages parce que ses habitants, accoutumés depuis de longues années à l'indigence, ont contracté une habitude si forte avec la paresse qu'ils ne se peuvent résoudre à travailler que lorsque l'urgente nécessité les y contraint !

Ce vice qui se communique insensiblement du manœuvre au fermier et de celui cy au maître, soit par la répugnance que ce dernier éprouve de la part du métayer lorsqu'il veut luy faire exécuter quelque chose, soit de la part des manœuvres, ou leur négligence dans le travail, soit enfin de l'exemple général autorisé à se livrer à un vice qui a tant d'attraits pour les hommes, le vice seul, dis-je, fait que le propriétaire n'exécute que les travaux indispensables et le peuple ne travaille que le moins qu'il peut, d'où il résulte que les biens, peu soignés et mal travaillés, ne produisent qu'une récolte très inférieure à celle qu'ils pourroient donner et dont l'abondance compenseroit la perte que le peu de commerce occasionne sur la vente de leurs denrées ; tant que le peuple voit durer la récolte il trouve bien plus de facilité à se procurer une subsistance abondante par ses importunités près d'un grand nombre de personnes, que par un travail continu ; ce n'est que lorsque l'abondance étant passée, le particulier refuse et diminue l'aumône qu'il cherche le travail.

Cependant, la plus part est si fort engourdie par la fainéantise et si bien accoutumée à supporter la privation, qu'il aime mieux dormir à jeun sur la paille, que remuer des bras si peu faits aux travaux. Mais dès que la crise de l'hiver est passée et que la terre commence à livrer ces premières productions, cette foule indigente et sans honte trouve alors bien plus doux de piller à discrétion les denrées des propriétaires que d'obtenir sa subsistance à la sueur de son corps. Le propriétaire ne voyant aucun débouché avantageux pour sa récolte, toujours exposée au pillage des pauvres et aux dégâts des bestiaux, ne prise pas beaucoup la diminution ou l'augmentation du produit de ses biens, les plus prévoyants se contentent donc d'en avoir suffisamment pour atteindre la prochaine récolte et la foule de ne se point inquiéter pendant quelques mois.

Cette indolence universelle enracine dans les esprits des préjugés nombreux qui s'opposent à l'amélioration de la culture et aux débouchés des denrées. Tout ce que je viens d'exposer se manifeste dans tout le pays que le Dropt traverse et principalement dans les juridictions de Villeréal, Montpazier, Lacapelle, Monflanquin.

La ville et la campagne de Villeréal sont remplies de pauvres qui fuient le travail. On les a vus en certaines périodes où les grains étoient à bas prix, s'assembler et, assis en troupe, ne vouloir pas aller à la journée. Le jour ils mendient et le moyen de les chasser est de leur proposer de l'ouvrage. La nuit ils courent les campagnes, volent la récolte et coupent le bois, on les voit quelquefois sortir en groupe, aller faucher les prés, couper les bleds, et revenir tout chargé à la vue de tout le monde. Les terres de cette juridiction, ainsi que celles le long du Dropt, sont d'une excellente qualité, cependant elles ne produisent pas plus que les montagnes des environs d'Agen. Il en étoit ainsi dans cette partie avant que le commerce s'y fut porté.

Ces hauteurs au sud de tout le monde contenoient beaucoup de friches et le reste étoit si mal cultivé qu'il ne produisoit souvent que la moitié de la récolte actuelle. Les paroisses fourmilloient de pauvres qui possédoient la plus part ces mêmes terres qui les font vivre aujourd'hui dans l'aisance ; ces terres exigent un travail plus assidu et plus forcé que celles de la plaine, et ils avoient souvent, avant cette époque, le préjugé que les travaux fréquents et l'industrie ne font pas plus produire un fonds médiocre tandis qu'à présent le proverbe des bons laboureurs est qu'ils feroient venir le bled sur les toits.



Les fonds du Dropt, ainsi que de tout le pays, étant gras et forts exigent des labours profonds et fréquents, mais à cela près, il n'est guère de contrée qui soit plus favorable à la culture, car outre les prairies qui bordent la rivière et les ruisseaux confluents, toutes les terres en sont entrecoupées, de sorte que chaque bien les a à sa portée et en abondance, ce qui donne le moyen de nourrir les bestiaux assez nombreux et assez forts pour bien travailler les terres, néanmoins les bêtes à cornes ne sont ny belles ny si bien entretenues que du côté d'Agen où l'on manque de prairies. Cependant la consommation est plus que double dans une grange égale de ce pays, ce qui fait que loin de retirer du profit de leur foin ils ne mettent pas même de l'économie dans la consommation.

Ce déffaut vient du bas prix du foin qui ne se vend quelquefois que vingt sols le quintal, cette perte m'engage à détailler celles que les charrois ou le deffaut de commerce occasionent sur les productions. Villeneuve d'Agen est une des villes qui sert de débouchés aux bleds de ce pays et, pour les y transporter de la distance de quatre lieues, il en coûte vingt sols par sacs pesant environ 140 livres mais en coûteroit plus et peut être ne voudroit-on pas le porter lorsque les chemins sont gattés.

Les eaux de vie pour les transporter à trois lieues coutent 12 sols pour pièce. Le bois de chauffage et de charpente ne se peut débiter parce que les charrois le rendent plus cher qu'il ne l'est aux lieux où l'on en auroit besoin, cela fait que l'on convertit en merrain des pièces aussi belles que rares et nécessaires. Les frais de voiture par millier se montent à 36 sols pour trois lieues. Les châtaignes pour être rendues à Villeneuve coutent vingt sols par sac, dont un cheval porte deux. Si le Dropt, était navigable, les trois quarts de ces frais seroient au profit du propriétaire d'ailleurs ils seroient à peu près constants.

Les foins, qui ne valent communément que trente sols de quintal, seroient enlevés avec empressement par ce qu'ils sont de très bonne qualité et que cette voiture seroit aussi commode que peu coûteuse. Le prix en augmenteroit sur les lieux, le profit que les particuliers en pourroient retirer les engageroit à les ménager pour en vendre davantage et les prairies par ce moyen produiroient un revenu aussi considérable que les terres ; Bordeaux et les villes du Bas-Pays où il coûte souvent plus d'un écu, trouveroient en cela une ressource également profitable aux deux contrées.

Le bois de chauffage, qui ne coute que six à sept livres la canne, se vendrait aisément jusqu'à 14 livres et reviendrait moins chers aux lieux voisins de la Garonne qui en manquent ; le débit de celui de charpente et de menuiserie deviendrait considérable. Celui de charonnage qui est très abondant et de bonne qualité feroit un revenu tandis qu'il est à vil prix ; le débouché en seroit fort utile pour Bordeaux tant pour les voitures que pour la marine qui fait un grand usage de l'ormeau. Les frais de transport viennent de l'éloignement des rivières et du deffaut des grandes routes sans lesquelles on ne peut espérer le plus médiocre commerce en ce pays ayant des préjugés sur les charrois qui n'existent pas dans la plus grande partie du royaume. Tout le terrain compris entre le Lot et la Dordogne, à commencer depuis la source du Dropt jusques à son embouchure, est gras ou argileux et les chemins tracés dans ce sol sont entrecoupés de ruisseaux sujets à des débordements considérables et de sources, qui croupissent au milieu et qui forment des fondrières ou l'animal le plus fier s'ensevelit : ils traversent des plaines basses et des hauteurs fréquentes et considérables.



L'hiver, qui est extrêmement pluvieux, détrempe ses chemins, les inonde et les creuse, et dès que les chevaux et les charrettes les ont pétris pendant quelques jours, ils deviennent impraticables le reste de l'hiver et du printemps, c'est-à-dire l'espace de six mois. Les chaleurs et les sècheresses qui se succèdent et sont ordinairement très longues les dessèchent, ainsi sillonnés ils deviennent si raboteux que l'automne survient avant qu'ils soient unis, c'est ce qui fait que les voituriers sont très médiocrement chargés et font des journées d'une petitesse excessive, parce qu'ils ont un préjugé qui rend les charrois si onéreux qu'ils deviennent inutiles et très peu usités. Les charretiers sont persuadés qu'ils ne peuvent faire que deux lieues par jour, cependant dans tout le pays qui aboutit à Agen, les paysans y voiturent le bois et autres effets, beaucoup plus chargés que ceux d'icy, pas des chemins de traverse semblables de trois lieues loin et sen retournent le même jour.

Ce préjugé a fait préférer de porter à dos les choses qui peuvent l'être. Cette façon de voiturier augmente considérablement les frais, parce que toute bête traîne le double au moins de ce qu'elle peut porter et, que le nombre des voituriers, est presque égal à celui des bêtes de somme, tandis qu'un seul charretier en peut conduire jusqu'à sept et huit à la même voiture. Cet espèce de transport a cet autre inconvénient qu'il détourne de la culture beaucoup de personnes pour exercer un métier très casuel, tant à cause de la difficulté des chemins que du peu de commerce, qui ne peut par conséquent leur procurer une subsistance assurée ; ce préjugé règne plus ou moins dans toute la province et dans une partie considérable de la France ; la même raison qui y fait préférer la bête de somme à la charrette, fait préférer celle-ci au charriot ; cependant l'usage d'une très grande partie de la France et l'Allemagne entière, et celui de l'artillerie, confirme l'expérience physique, ainsi que le raisonnement, que les mêmes chevaux ou bœufs trainent une plus forte charge et se tirent mieux des mauvais pas avec une voiture à quatre roues qu'avec une autre à deux.

Les mêmes obstacles qui s'opposent au débit des productions intérieures s'opposent aussi à l'introduction de celles du dehors et ne leur permettent d'y parvenir qu'à grands frais et par de longs détours, aussi arrive-t-il que lorsque la contrée manque de grains ils n'y viennent que très tard, très difficilement et à un prix excessif. A toutes ces causes suffisantes pour rendre l'argent rare en ce pays, il s'en joint deux autres, la première celle des grands propriétaires et des

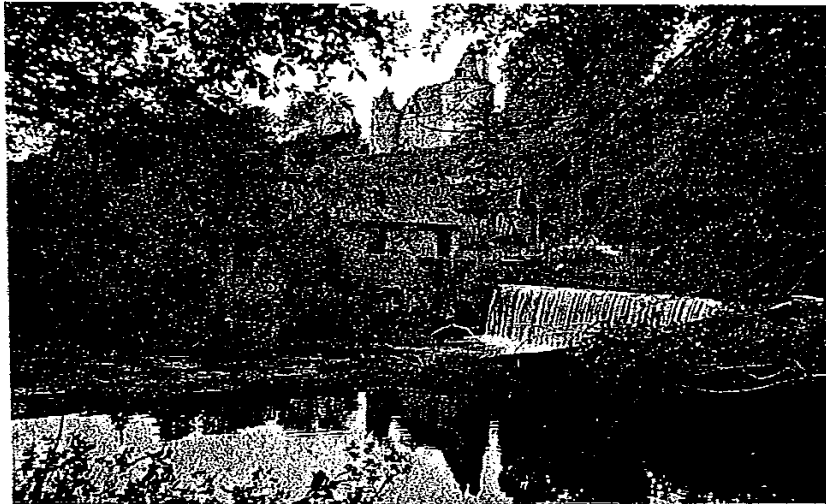
chapitres qui sont en grand nombre et qui consomment leurs revenus autre part, la seconde, celle des impôts disproportionnés avec le produit réel des terres qui deviennent excessifs pour un pays sans industrie : les particuliers pour les acquitter se défont à la hâte de leurs denrées, par conséquent à vil prix.

Le défaut de commerce et de circulation se fait bien sentir à ceux qui traversent le pays, l'indigence est empreinte partout ; faute d'argent comptant ou d'avances, les particuliers ne peuvent n'y améliorer les fonds, ny regarder les bâtiments, ny se procurer les choses presque de premier besoin ou séantes à leur état, au lieu que les maisons des moindres bourgeois des campagnes d'Agen ont l'air plus aisées que celles des personnes les plus opulentes de ce canton. Faute d'argent, les enfants ne peuvent aller recevoir l'éducation, ils croupissent chez eux dans la fainéantise et la crasse, et perpétuent ainsi l'ignorance qui repousse l'industrie et favorise la paresse ; ces familles souvent nombreuses, devenues grandes, sans connoissances ny talents, ny facultés, ont trop de vanité pour travailler la terre : elles sont donc nécessairement à charge du public.

Des filles et des garçons élevés dans un état qui ne leur donne aucune ressource pour subsister, ne se peuvent marier, la population se trouve donc arrêtée dans une branche considérable. Quant au peuple l'indigence, dit-on, ne l'empêche pas de se marier mais il ne peut sortir de la misère que des enfants qui, comme les plantes, se ressentent de leur naissance et de l'accroissement de la stérilité du sol qui les produit et les entretient. Les diverses maladies aux quelles ils sont plus sujets, les épidémies qui naissent parmy eux, le deffaut ou la mauvaise qualité des aliments qui les produisent, enfin le peu de soins des malades et l'impuissance de se procurer des remèdes, ainsi que l'usage des pernicieux détruisent, peu à peu ou en foule, tout ce qui naît dans l'indigence. Puisque tous ces vices et tous ces maux ne proviennent en grande partie que de la rareté de l'argent, le commerce ou le débit facile des productions pourroit seuls y remédier. Mais pour que le débit et l'achat soit facile et avantageux, il faut que l'on puisse porter ou aller chercher les denrées, à peu de frais et par la voie la plus courte, au moins la plus grande partie de l'année.

Il n'a que deux moyens pour y parvenir, celui des grandes routes et celui de la navigation qui manquent toutes les deux icy quelqu'avantageuse que soit la ressource des grands chemins, elle n'est qu'un faible supplément à celle de la navigation, c'est la voye la plus étendue et la moins coûteuse parce que toutes les productions de la terre aboutissent sur cet élément ou en partent. La navigation du Dropt réuniroit surtout ces avantages, les marchandises des deux mers et celles de toute la province se redoint à la Garonne au moyen du canal royal, au port de Bordeaux et à toutes les rivières qui luy portent leurs eaux. Le Dropt ayant jusqu'à son embouchure, entre Toulouse et Bordeaux, et les rivières de la Dordogne, du Lot et du Tarn également, toutes les marchandises des contrées qui aboutissent à la Garonne pourroit venir directement à son canal, qui voitureroient de même que toutes les productions du pays qu'il doit traverser. Cet exposé qui démontre la nécessité de rendre cette rivière navigable me fait passer

tout naturellement à la dernière question qui traite des avantages qui doivent en résulter.



Avantage de la navigation du Dropt :

Pour que l'on puisse juger de l'utilité que peut produire le canal, il paroit convenable d'exposer la situation du pays et détailler ses diverses productions. Ce sont ces deux choses qui déterminent plus ou moins le commerce. Supposant le canal navigable depuis Villeréal, voicy les lieux qui y aboutiront comme étant plus à portée du Dropt que de la Dordogne et du Lot : Montpazier, petite ville et son territoire à deux ou trois lieues à la ronde. Il s'y tient des marchés considérables en châtaignes, on y cueille beaucoup, du bled et du vin, grande quantité de bois de chêne et principalement celui que l'on nomme rouvre, qui fournit le meilleur tan, on y nourrit beaucoup de cochons, de brebis et de la volaille. Elle est à deux lieues de Villeréal.

Le Duché de Biron : il s'y cueille du seigle, du vin, des châtaignes et Monseigneur le Duc a prodigieusement du foin. On y nourrit des cochons, des moutons ; il y a beaucoup de bois qui, faute de débouchés sont peu soignés. Elle est à la distance d'une lieue et demi de Villetréal. De même pour Lacapelle Biron, petite ville voisine : les marchés y sont très considérables soit en grains, châtaignes, brebis, cochons, gibier et volaille. Quantité de bois, surtout de l'espèce appelé rouvre. Elle est à une lieue et demi de Villeréal.

Quant à Landion, Puybeton, Cugnac ces seigneuries qui sont distantes d'une lieue de Villeréal, produisent beaucoup de grains et de vins. Les bois qui se joignent ne font qu'une seule forest qu'on nomme forest du Cugnac, d'où l'on tire quantité de pierres meulières. Tous les lieux cy-dessus fournissent beaucoup d'huile de noix. En ce qui concerne Issigeac, petite ville à deux lieux du Dropt dont le territoire est très fertile en bled et en vin de transport, comme celui de Bergerac.

Villeréal, tête du canal, située dans une plaine très fertile en grains de toute espèce, en vins dont on fait les eaux de vie fort estimées, qui produit beaucoup de chanvre, nourrit beaucoup de bestiaux que l'on engraisse pour Bordeaux, ainsi qu'une multitude de cochons et de

volailles. Toute sa juridiction fournit du bois de toutes espèces, entre lesquelles il s'en trouve une qu'on nomme ormeau tortillard, aussi précieuse que rare, excellente pour les moyeux des voitures. On y cueille encore beaucoup de prunes que l'on laisse perdre et des foins en abondance : il se trouve sur les hauteurs de cette juridiction, ainsi que sur celle des voisines, quantité de pierre meulière qui est fort recherchée.

Born d'Agenois et Escandaillac, seigneuries de Monsieur de Belsunce fournissent du bled, du vin et quantité de bois ; se trouvent à un quart de lieue du Dropt.

Montaut, autre seigneurie de Monsieur le Duc de Biron, a les mêmes productions que les précédentes et sa distance est la même.

Boisse et Roquepine abondent en bled, vin et eaux de vie à une petite lieue du Dropt.

Castillonnès, petite ville assez bien peuplée, est éloignée du Dropt d'un quart de lieue. Le territoire est extrêmement fertile de bleds, vins, chanvres et fournit des eaux de vie et quantité de bois.

Cahusac, sur le bord du Drop a les mêmes denrées que Castillonnès. Il y a une forest voisine qui porte son nom.

Eymet, sur le Dropt : mêmes productions que Castillonnès.

Razac d'Eymet sur le bord du Dropt : mêmes productions d'Eymet.

Lauzun, petite ville, duché de Monsieur le Duc de Biron, se trouve à un quart de lieue du Dropt. Mêmes productions.

La Sauvetat de Caumon, sur le Dropt, mêmes productions.

Miramont ville royale à une lieue du Dropt : de même.

Duras, duché à une demi lieue du Dropt : de même.

Allemans sur le Dropt : de même.

Monségur de Bazadois, sur le Dropt, de même.

Monclar, à un quart de lieue du Dropt : de même.



Tout le pays, à commencer depuis Villereal jusqu'à Gironde, fournit beaucoup plus de chanvre à proportion de sa proximité de la Garonne. Ce détail offre un pays au moins 60 lieues quarrées abondant en grains de toutes sortes, en vin en eaux de vie, en châtaignes, en huile de noix, en prunes ; qui nourrit une quantité de moutons, de cochons, de bœufs et de volailles ; d'où l'on peut tirer du bois de charpente, de menuiserie et de charronnage, des chanvres, des laines, des fils, des tans, du charbon et des pierres meulières. Le produit de la plus part de ces denrées est susceptible d'augmentation. Le commerce introduit, la culture s'améliorera, les terrains incultes se défricheront et la quantité des grains pourra augmenter de moitié.

La culture du chanvre est dans le même cas et le commerce du fil qui se fait à Villereal s'accroît beaucoup, ce qui procureroit un travail, assuré aux femmes du haut pays justement dans la saison rigoureuse. Les prunes que l'on laisse perdre, ramassées et confites avec soin, feroient entrer un argent considérable ainsi que dans le reste de l'Agenois.

Les foins mieux ménagés serviroient à engraisser quantité de bestiaux pour Bordeaux où se vendroient à un prix qui rendroit les prairies d'un rapport plus avantageux que les terres. La vente des veaux d'excellente qualité feroit un objet considérable. Le nombre des moutons que l'on engraisse ou que l'on nourrit n'équivaut pas peut être à la dixième partie de celui que l'on pourrait entretenir ; le Duché de Biron, Montpazier, La -Capelle et l'espace compris entre Villereal et Monflanquin offrent partout des terrains propes à ces animaux : d'où l'on peut juger que leur vente et celle de leur laine, qui se feroient à Villereal, pourroient seules en faire un lieu considérable.

Les possesseurs des bois, réveillés par leur débit avantageux, empescheroient leur dégradation et tel terrain qui ne produit à peine que quelques fagots se couvroit en peu de temps de belles futayes, car c'est une chose digne de remarque que la facilité et la promptitude avec laquelle les arbres croissent en ce canton, ils y viennent généralement grands et droits. L'augmentation de prix mettroit des bornes à la consommation aussi inutile qu'excessive pour un climat, aussi doux, cette production feroit une branche importante de commerce. Le canal rapporteroit par une voye directe et peu coûteuse les marchandises que la contrée n'a point telles

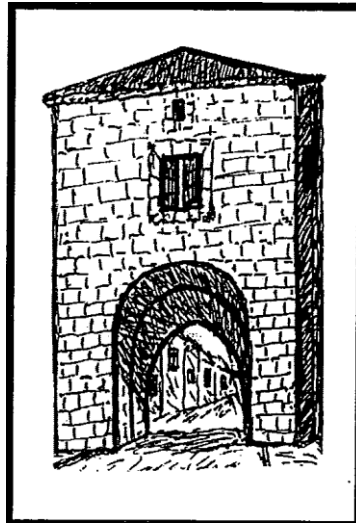
que le savon, les épiceries, les étoffes, les cuirs, les provisions de carême et autres.

Les productions parvenant de part et d'autre avec facilité et sans frais considérables, la consommation réciproque augmenteroit nécessairement, l'argent rentreroit en ce pays et remplaceroit celui que les impôts, les grands propriétaires et les affaires civiles en enlèvent. Cette circulation introduiroit l'aisance, la facilité frappante de se procurer un gain réveilleroit le bas peuple abruti par l'indigence. Le transport et les charrois continuels assureroient une substance à ceux qui s'en occuperoient. Les bourgeois mal aisés, que la vanité éloigne du travail, excités par la réussite de leurs voisins et par la honte de s'en voir offusqués se livreroient enfin au travail et au négoce. Villereál, la plus misérable de toutes les petites villes qui l'entourent, pourroit devenir très opulente se trouvant à la tête du canal ; sa position au milieu d'une plaine fertile en toutes sortes de denrées et, sa situation, respective à l'égard de quatre ou cinq villes, la rendoit le centre de leur débit et leur marché général. Elle est favorisée d'un emplacement spacieux le long du Dropt qui pourroit faire un port aussi beau que commode.

Tels sont les avantages qui se découvrent d'abord dans l'exécution de ce projet, mais il en est beaucoup d'autres que l'on ne peut prévoir et que l'industrie sait faire naître dans une contrée commerçante. Puisque, du commerce, résulte l'aisance et que l'opinion générale fondée sur l'expérience fait dériver la population du bien-être, on doit juger que les avantages que l'Etat(c'est à dire le Roy) en retireroit, ne seroient pas moindres puisque le nombre des hommes augmentant, celui des contribuables aussi. Donc cette foule d'indigents, qui ne paie rien parce qu'elle n'a rien, contribueroit alors ; et si l'on veut se convaincre de combien les revenus du Roy seroient susceptibles d'augmentation au moyen du canal, il ne faut que comparer ce que le Roy retire de la partie de l'Agenois commerçante, avec celle-cy d'une étendue égale ».

CONCLUSION.

« On a prouvé dans la première partie non seulement la possibilité d'un canal mais aussi la facilité de l'exécution, on a fait sentir dans la seconde la nécessité de cette navigation, tant pour la contrée que pour plusieurs autres villes du bas pays. On a montré dans la troisième les avantages nombreux qui doivent en résulter pour le Roy et l'on ne peut que conclure qu'il renferme toutes les conditions qui peuvent faire acquiescer à son exécution ; Ces considérations semblent devoir engager l'Etat à en faire les frais. Quoiqu'il soit impossible que ce qui est utile à une partie des sujets (sans nuire aux autres) ne le soit pas aux sujets de cette partie.



Il paroît que nous avons satisfait aux trois questions que l'on pouvait faire sur ce sujet, d'où un Souverain, quand encore on supposeroit qu'il n'en retireroit aucun avantage pécuniaux, il suffit que cela soit très nécessaire pour qu'ils puissent espérer que le monarque le leur accordera. La bienfaisance et la générosité, devoirs si doux des Roys, en particulier de ceux de France, qui n'ont jamais distingué leur intérêt de celui de l'Etat, leur dicte de faire du bien à leurs sujets, même à leur dépens. Ces aimables qualités, dont notre jeune monarque s'est voulu annoncer à son peuple, sous le titre de père, flattent cette contrée de l'agréable espoir qu'elle sera une des portions de sa famille, laquelle ressentira des premières, la félicité de son gouvernement paternel, par l'exécution d'un projet qu'elle souhaite depuis si longtemps ».

BIBLIOGRAPHIE :

- Documents d'Archives de la ville de Begerac sur le : « Projet de mise en Navigabilité de la rivière DROPT ».
- Délibération de la Communauté de Monpazier (du 7 avril 1782), sur le « projet de mise en navigabilité de la Rivière Dropt » (Document d'Archives du Groupe Archéologique de Monpazier).
- Dictionnaire Topographique de la Dordogne, Vicomte Alexis de Gourgues, aux éditions « Res Universitis », Paris.
- Compte-Rendu du 3^o colloque du C.R.H.A.V.D. de DURAS, Thème : « Le Contexte Economique et Politique, dans la Construction des Bastides du « Sud-Ouest », sous la dir. De Ch. Higounet, Pellegrue 1984, éd. « Contact ».
