



CLASSIQUES  
GARNIER

Édition de CHATZIS (Konstantinos), MONTEL (Nathalie), PICON (Antoine),  
« Table des matières », *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de  
France*, LAMÉ (Gabriel), CLAPEYRON (Émile), FLACHAT (Stéphane), FLACHAT  
(Eugène), p. 125-129

DOI : [10.48611/isbn.978-2-406-13119-9.p.0125](https://doi.org/10.48611/isbn.978-2-406-13119-9.p.0125)

*La diffusion ou la divulgation de ce document et de son contenu via Internet ou tout autre moyen de  
communication ne sont pas autorisées hormis dans un cadre privé.*

© 2022. Classiques Garnier, Paris.  
Reproduction et traduction, même partielles, interdites.  
Tous droits réservés pour tous les pays.

# TABLE DES MATIÈRES

[5]

## AVANT-PROPOS

CHAPITRE I<sup>er</sup>. – Des préventions actuellement existantes contre l'intervention du gouvernement en matière de travaux publics. – Du grand réseau de routes royales exécuté par l'État dans le dernier siècle. – Du canal du Languedoc. – Des canaux du Centre et de Saint-Quentin. – Du canal Calédonien. – Des canaux de l'Amérique du Nord. – De la nécessité que l'État intervienne dans l'établissement du système général des communications

CHAPITRE II. De la canalisation de l'Angleterre, exécutée par des compagnies. – Intervention du gouvernement anglais dans l'exécution de quelques canaux. – Historique de la canalisation de l'Angleterre. – Premiers canaux joignant Londres et Liverpool, par Manchester, avec embranchemens sur Birmingham. – Bénéfices obtenus par les compagnies. – Comparaison de la France avec l'Angleterre, pour l'établissement des travaux publics. – Différences dans la topographie, – dans l'hydrographie, – dans le climat, – dans le régime des rivières, – dans les institutions. – Supériorité de l'Angleterre sous tous les points de vue. – Conclusion à tirer de cette comparaison

CHAPITRE III. Des canaux exécutés par le gouvernement en vertu des lois de 1821 et de 1822. – De l'emprunt contracté pour assurer les fonds nécessaires à leur construction. – Des devis fournis par la Direction des ponts-et-chaussées. – Causes de l'inexactitude de ces devis. – Des reproches dirigés contre les ingénieurs. – Comparaison du prix des canaux exécutés

par les compagnies en Angleterre, et par les ingénieurs du gouvernement en France

CHAPITRE IV. Résumé des chapitres précédens. – Nécessité de [6] n'en pas tirer la conclusion rigoureuse, et de faire la part des préjugés encore existans. – Recherches d'un système qui, sans heurter ces préjugés, rende possible l'exécution de grands travaux publics en France. – Principes posés à cet égard. – Questions à examiner. – Indication sommaire du système

CHAPITRE V. De l'engouement momentané de l'Angleterre pour les chemins de fer. – Causes de cet engouement. – De la route en fer de Manchester à Liverpool. – Des solutions nouvelles données par ce travail sur la question des chemins de fer. – Chemins de fer à machines locomotives. – Des conditions de leur tracé. – De l'état de la question des chemins de fer et des canaux en France. – Des erreurs répandues sur cette question. Comparaison du chemin de fer de Manchester à Liverpool, et de celui d'Andrezieux à Roanne. – Proposition de diviser les chemins de fer en deux classes, l'une dite *chemins de fer de premier ordre*, l'autre dite *chemins de fer de second ordre*. – Prix de construction et frais de halage des canaux de grande et petite section. – Prix de construction et frais de traction des chemins de fer de premier et de second ordre. – Système général à en déduire pour les communications de France

CHAPITRE VI. Considérations générales sur l'établissement du réseau de communications du premier ordre, canaux ou routes en fer. – Jonction par canaux des différens bassins de France. – Lacunes qui existent encore dans cette jonction des bassins. – Insuffisance de ce système. – Imperfection de la navigation de nos fleuves. – Exemple. – Isolement des ports français de la navigation artificielle de l'intérieur. – Ce qui en résulte. – Conséquences à en déduire pour le système de canalisation

Principes généraux pour le grand réseau des chemins de fer de premier ordre. – Indication sommaire de ces routes. – Leur prix

## CHAPITRE VII. Travaux de canalisation à exécuter

- 1<sup>re</sup> SECTION. *Bassin de la Seine*. – Travaux de canalisation exécutés dans ce bassin. – Vue générale sur l'hydrographie de la France, et notamment du bassin de la Seine. – Difficultés [7] de la navigation de la Seine. – Historique des travaux proposés pour son amélioration. – Du canal maritime du Havre à Paris. – Examen de cette entreprise. – Du canal maritime de Rouen à Paris. – Examen de cette entreprise. – Solution proposée pour l'union de la navigation maritime et de la navigation intérieure dans le bassin de la Seine. – Chemin de fer de premier ordre entre le Havre, Rouen et Paris. – Perfectionnement de la Seine entre Paris et Rouen, et entre Rouen et le Havre. – Canal latéral à la haute Seine et à l'Yonne. – Agrandissement des canaux de Briare, du Loing et d'Orléans. – Du canal de l'Essone. – Canal Brisson, de Paris à Angers. – Canal de la Seine au Rhin. – Canal de l'Oise à la Sambre. – Perfectionnement de la Seine supérieure. – Canalisation de la Vesle. – Autres lignes secondaires
- 2<sup>e</sup> SECTION. *Bassin de la Loire*. – Travaux de canalisation et chemins de fer exécutés dans ce bassin. – Canal maritime de Nantes. – Canal latéral à la Loire, de Nantes à Orléans. – Canal de Roanne à Digoin. – Ponts-aqueducs du canal latéral à la Loire. – Considérations générales sur les lignes secondaires du bassin de la Loire. – Jonction par chemin de fer de la Dordogne à la Sioule. – Autres lignes de jonction du bassin de la Gironde et du bassin de la Loire. – Canal latéral à l'Allier. – Canal de la Loire à la Charente. – Autres lignes secondaires
- 3<sup>e</sup> SECTION. *Bassin de la Gironde*. – Travaux de canalisation exécutés dans ce bassin. – Canal maritime de Bordeaux. – Canal latéral à la Garonne, de Toulouse à Bordeaux. – Canal de la Charente à la Dordogne. – Canaux des Landes. – Canal des Pyrénées. – Autres lignes secondaires
- 4<sup>e</sup> SECTION. *Bassin du Rhône*. – Travaux de canalisation exécutés dans ce bassin. – Vues générales sur l'hydrographie du bassin du Rhône, et comparaison d'un chemin de fer et d'un canal latéral au Rhône. – Détails sur ce canal. – Perfectionnement

de la navigation de la Saône. – Canal de Bouc à Marseille.  
 – Jonction de la Saône à la Meuse et à la Moselle. – Autres  
 lignes secondaires

5<sup>e</sup> SECTION [8]. Bassins secondaires. – Indication sommaire des  
 travaux à y exécuter

CHAPITRE VIII. Travaux publics, autres que des voies de  
 communication, susceptibles d'être entrepris par des  
 compagnies, au moyen d'une subvention du gouvernement.  
 – Docks, ou bassins éclusés avec entrepôts administrés  
 par des compagnies particulières. – Des docks de Londres.  
 – Description de ces docks. – Détails de leur organisation.  
 – Entrée des navires dans le dock. Préparation au  
 déchargement. – Surveillance simultanée des agens de la  
 douane et de ceux de la compagnie propriétaire du dock.  
 – Déchargement du navire. – Arrimage dans les magasins.  
 – Règles pour cet arrimage. – Économie dans le service de  
 la douane. – Avantages des docks. – Titre de propriété des  
 marchandises, ou *warrant*, remis par les compagnies aux  
 négocians. – Détails sur les *warrants*. – Maison commerciale  
 à Londres. – Application de ces faits aux ports français de  
 Marseille, Bordeaux, Nantes, le Havre, Rouen. – Détails sur  
 l'introduction du système des docks en France. – De l'entrepôt  
 de Paris. – Distributions d'eau dans les principales villes de  
 France. – Améliorations dans les ports. – Travaux intéressant  
 l'agriculture. – Fermes-modèles. – Assainissement et culture  
 des landes de Gascogne. – Travaux analogues en Bretagne,  
 en Champagne, en Sologne, etc. – Canal d'irrigation de  
 Provence. – Irrigation et plantation de la Camargue. – Canaux  
 d'irrigation dans le Midi. – Travaux concernant l'industrie  
 métallurgique. – Résumé des travaux proposés

CHAPITRE IX. Des différens systèmes d'exécution des travaux  
 publics : 1<sup>o</sup> par l'État ; 2<sup>o</sup> par compagnies livrées à leurs seules  
 ressources ; 3<sup>o</sup> par compagnies subventionnées par l'État.  
 – Des vices du second système. – Preuves des avantages  
 recueillis par l'État dans les entreprises les moins favorables

aux compagnies. – Calculs généraux. – Opinion de Dupont de Nemours, Huerne de Pommeuse, Dutens, Gauthey, Perronet, Vallée, Favier, Deschamps, Brisson, Charles Dupin, sur les bénéfices recueillis par l'État dans l'ouverture des canaux. – Des avantages [9] considérables que présenterait l'exécution des travaux publics par l'État. – Des causes qui ne permettent pas encore que ce système puisse être adopté. – Dernières observations sur les traités de 1821 et 1822

CHAPITRE X. Développement de notre système financier pour l'exécution de grands travaux publics. – Application au canal latéral au Rhône. – Des capitaux et du nombre d'hommes qui peuvent être employés annuellement à des travaux publics. – De la quotité des primes nécessaires annuellement. – Influence de notre système sur le prix de la main-d'œuvre. – Des valeurs nouvelles de circulation qui résulteraient de l'établissement de grands travaux publics avec primes du gouvernement. – Conclusion

## NOTES

NOTE A. Des prix de construction et des frais de halage des canaux. Des prix de construction des chemins de fer, et des frais de traction sur les chemins

NOTE B. Lettre de la compagnie soumissionnaire du canal maritime de la Seine. – Observations sur cette lettre

## ERRATA