vières ou ruisseaux reste, quant à tous les usages, excepté celui de la flottabilité, dans le domaine privé des propriétaires riverains qui sont réciproquement chargés des dépenses d'entretien de ces sortes de rivières. (*Voy.* ci-après la partie législative.)

B. *De la navigation artificielle.*

La navigation appelée artificielle s'exerce par le moyen des canaux. Nous classerons aussi sous cette division les ports et les gares intérieures qui sont des ouvrages d'art destinés à faciliter la navigation.

1. *Des canaux.* Les canaux de navigation intérieure sont en général placés hors du commerce par la destination de la loi civile. Les choses de ce genre étant asservies par l'autorité publique à l'usage de tous indistinctement, ne peuvent rester soumises aux règles de la propriété privée ; ils font en conséquence partie du domaine public. Le concours du pouvoir législatif est nécessaire pour leur création et ils restent sous la surveillance de l'administration des ponts et chaussées. Quant à la direction des canaux vers un but d'utilité générale, il est à remarquer que de toutes les premières lignes dont on a voulu former la navigation artificielle, il n'en est aucune à l'ouverture de laquelle n'ait présidé cette idée à la fois si simple et si grande, de la jonction des deux mers entre lesquelles s'interpose sur plus de la moitié de son périmètre le vaste territoire de la France.

Tous les intérêts commerciaux indiquaient donc la jonction du seul fleuve du versant de la Méditerranée avec ceux du versant de l'Océan, du Rhône avec la Garonne, la Loire, la Seine et le Rhin ; mais il fallait encore pénétrer plus loin, il fallait remonter jusque dans les provinces septentrionales, et l'Oise s'unit bientôt au nord avec l'Escaut, et à l'ouest et à l'est avec la Somme et la Meuse.

C'est de ces jonctions partielles de ces divers fleuves que nous avons vu se former, dans l'intérêt du commerce intérieur et extérieur, les six grandes lignes de jonction des deux mers qui forment les grandes artères de notre système de navigation :

La première, par le midi et l'ouest, en passant par le centre, au moyen du canal de Briare, le plus ancien de tous et exécuté par anticipation, et au moyen du canal du Centre ouvert plus d'un siècle après ;

La seconde, par le midi et le sud-ouest, au moyen du canal du Languedoc ;

La troisième comme la première, par le midi et l'ouest, en passant par le centre et exécutée par le canal de Givors ;

La quatrième, du midi à l'ouest, en passant par le centre et au moyen du canal du centre ;

La cinquième, par le midi et l'est, au moyen du canal de Monsieur.

Enfin, la sixième, par le midi et le nord, au moyen du canal de Bourgogne, se prolongeant au sud par le canal de Saint-Quentin jusqu'au port de Dunkerque.

Quelques-unes de ces lignes principales, qui ne présentent que les premiers linéamens du système de navigation de ce grand royaume, se sont épanouies et s'épanouiront encore en une multitude de rameaux qui pénétreront dans toutes les parties du royaume. Des canaux latéraux à des parties de fleuve où la navigation est incertaine ou dangereuse, exécutés ou encore en projet, sont destinés à faciliter les communications du commerce soit avec l'intérieur, soit avec des Etats limitrophes, soit avec les contrées situées au-delà des mers, et à compléter ainsi la navigation générale de la France.

2. *Des ports et gares de l'intérieur.* Les ports de l'intérieur sont des ouvrages d'art destinés à faciliter le chargement, le déchargement et le transbordement des marchandises qui circulent sur les fleuves ou rivières navigables ou sur les canaux.

On appelle *gares,* des lieux disposés sur les rivières pour y ranger les bateaux, afin de les préserver du choc des glaces dans les débâcles, ou des accidens que causent souvent les grandes eaux, ou enfin du choc des autres bateaux. Ces ouvrages d'art étant destinés à faciliter la navigation sur les fleuves et sur les canaux font en général partie du domaine public. Cependant il arrive fréquemment qu'ils sont concédés par une loi, soit aux villes, au moins quant à la jouissance, soit aux compagnies concessionnaires qui les ont fait construire.

3. *Des péages et octrois de navigation.* Avant de terminer tout ce que nous avons à dire sur le marché national et sur les voies de communications terrestres et liquides, nous devons nous occuper encore à rechercher les avantages et les inconvéniens qui s'attachent au système des péages.

On nomme *péage* un droit qui se paie soit à l'Etat, soit à quelques particuliers ou compagnies, en vertu de l'autorisation du pouvoir législatif, pour le passage des hommes, des bestiaux ou des marchandises sur un pont, une route, un bac, un chemin en fer, une rivière, un canal, etc.

Adam SMITH pense qu'il est impossible d'inventer un moyen plus équitable de payer les dépenses occasionnées par de pareilles constructions, que l'établissement de droits de péages. « Lorsqu'ils sont bien assis, ajoute-t-il, ils réunissent toutes les conditions exigées par l'équité, car, quoique avancés par le producteur, ces droits sont en définitive soldés par le consommateur qui profite de ces voies de communication, et, comme la dépense du produit, malgré ces droits de péage, est en définitive moins considérable qu'elle n'aurait été si ces moyens économiques de transport n'avaient pas existé, il en résulte que le consommateur lui-même est celui qui profite le plus de ces constructions, puisqu'elles ont nécessairement pour effet de diminuer le prix de l'objet de consommation.

» Lorsque les routes, ports et canaux, sont construits et entretenus par le commerce ou ceux qui en font usage, ils ne peuvent être faits que là où le commerce les réclame. Leur grandeur, leur magnificence est nécessairement en proportion de l'importance du commerce qui doit payer la dépense ; si le commerce est étendu, ces constructions pourront être faites à grands frais ; mais si elles sont destinées aux communications de districts pauvres, elles seront nécessairement faites avec économie, et c'est encore un nouvel avantage de ce mode de construction. »