

MONTPELLIER
X^{ME} RÉGION ÉCONOMIQUE

EXPOSITION RÉGIONALE

CONGRÈS DE L'EAU

MONTPELLIER : 24-26 MAI 1923

COMPTE RENDU
DES TRAVAUX



MONTPELLIER
IMPRIMERIE ROUMÉGOUS & DÉHAN

1923

PROJETS D'AMENAGEMENT DU PORT D'AGDE ET DE LA RADE DE BRESCOU, AUX 17^e et 18^e SIECLES.

par

Pierre DAVID

La navigation dans le Golfe du Lion a toujours eu une réputation fâcheuse. Les marins redoutaient sa côte plate qui, depuis la frontière espagnole jusqu'à Marseille, ne leur réservait aucun abri sûr en cas de tempête. Le Port-de-Vendres, Collioure, le grau de la Nouvelle, ceux de Sérignan, d'Agde, d'Aigues-mortes, des Saintesmaries, les embouchures du Rhône et Port de Bouc, accessibles seulement aux petites embarcations, n'étaient d'aucun secours pour les bateaux de haute mer.

Même le havre de Cette, nouvellement ouvert, rebutait les navigateurs, à cause de son entrée fort hasardeuse "par les brisans qui s'y trouvent et par les tourbillons de vent qu'occasionne la montagne directement opposée à l'entrée du port avec les gros vents d'Est et du Sud-Est ... dangereux dans ces parages." Seule l'anse de la Franqui a des fonds excellents, mais sa situation, à une extrémité du golfe, la dessert. D'où la nécessité de créer, en un point médian, un véritable port à l'îlot de Brescou, prolongé de jetées en forme de fer à cheval ; cela donnerait "une des plus sûres et des plus belles rades de toute l'Europe".

Le cabinet des Estampes de la Bibliothèque Nationale conserve plusieurs documents concernant ce projet mort-né, analysés et reproduits ci-dessous :
1) "Un mémoire sur le port d'Agde et la rade de Brescou" (H. 124-392.393.394), accompagné d'"une carte particulière du port d'Agde" (H. 124-397), du plan de "l'écluse avec un moulin adjacent" et du "plan et élévation de l'écluse Ronde d'Agde".
2) "Une carte des environs d'Agde et le plan de Louville" (H. 124-395).

1) "**Le Mémoire sur le port d'Agde et la rade de Brescou**" est un manuscrit, non signé, de trois pages ; au recto du premier feuillet, on trouve mentionné : "4 mars 1686. M. de Vauban. Copie". L'auteur rend compte de sa visite au môle de la ville d'Agde, au fort de Brescou et au grau de la rivière d'Hérault.

Malgré l'état de délabrement du fort de Brescou, de la demi-ruine du môle, de l'ensablement provoqué par les vents, il pense qu'en construisant une jetée en forme de croissant, s'appuyant sur Brescou, on pourrait former un abri qui, avec des modifications apportées au vieux môle, donnerait une excellente rade abritée de tous les vents. En endiguant l'entrée de la rivière, ce qui approfondirait son lit, les grandes barques, les galères et même les frégates pourraient remonter son cours, aborder aux "beaux quais" de la ville d'Agde "qui est une ville considérable", où l'on trouve de l'eau douce bonne à boire, dans un pays riche en blé, proche de Pézenas, "autre ville non moins considérable qu'Agde", située à deux lieues et demie en amont.

M. de Vauban joint un devis estimatif,	
des travaux du môle de la rade de Brescou.....	1 153 750 livres
et de l'entrée de la rivière	511 359 livres
Le tout	=1 655 109 livres

"La carte particulière du port d'Agde" ne porte pas de date. Elle situe les travaux à effectuer autour du fort de Brescou, à l'entrée du grau de la rivière d'Hérault, et les démolitions d'une partie du vieux môle. De nombreuses mesures indiquent la profondeur de l'eau, à proximité de la plage, dans l'hypothétique rade de Brescou et dans le lit de la rivière.

Les deux plans, de "l'écluse avec un moulin adjacent", (le moulin de l'Evêque, à sept paire de meules) et de "l'écluse Ronde d'Agde", ne sont pas non plus datés.

2) Le capitaine Garde-Côte, compagnie d'Agde, A. Le Pelletier des Ravinières, dessine et rédige, en l'année 1777, "La carte des environs d'Agde" et le "plan de Louville, ville projetée sous le fort de Brescou", travail qu'il fait imprimer sur un même feuillet.

Le capitaine reprend le projet du siècle précédent et propose la construction de deux jetées en pierre, en forme de fer à cheval, de 300 toises de longueur chacune, centrées sur le fort de Brescou : "ces deux jetées formeraient, de l'aveu de tous les marins qui connaissent le Local, une des plus sûres et des plus belles rades de toute l'Europe". Il estime la dépense à 2.092.000 livres et prévoit d'affecter les fonds de la construction du canal d'Aigues-Mortes, qui touche à sa fin, à la réalisation de la rade de Brescou, ce qui donnerait "la gloire à la Province d'avoir fait dans le Golfe de Lyon ce que les Romains n'ont jamais pu y faire ..."

Il ne dit rien sur la ville de Louville, se contentant d'en esquisser le plan auquel il joint une brève notice.

Ces documents apportent la preuve des travaux de recherche effectués sous l'Ancien Régime, pour doter la côte inhospitalière du Golfe du Lion, d'un port digne de ce nom. Mais les projets d'aménagement du port d'Agde restent lettre morte.

Un autre choix prime. Les premiers môles de Sète, considérablement augmentés, résolvent le problème et rendent les plans antérieurs inutiles.

On abandonne la rade de Brescou. Agde, bientôt privée de son évêché, végète. La pêche et un petit trafic de cabotage entretiennent le port fluvial sommeillant.

Jusqu'au jour où les décideurs entreprennent l'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon, dans les années 1960, et choisissent Agde comme l'un des sites. On construit, sur les sables et les anciens étangs, la station balnéaire du Cap d'Agde, face à Fort Brescou ; on creuse des ports de plaisance sur l'emplacement de la chimérique Louville. Le complexe touristique d'Agde devient le plus grand "bronze-cul" européen.

(Les photographies des textes et des plans, conservés au Cabinet des Estampes de la Bibliothèque Nationale, ont été effectuées par cette Institution, à la demande de J.C. Richard, pour le compte de l'association "Arts et Traditions Rurales").

4 mars 1686
M. de Vauban (Copie)

"Mémoire sur le port d'Agde et la Rade de Brescou

Agde

(Cabinet des Estampes de la Bibliothèque Nationale H-124, 392-393-394)

Jay visité le mole de cette ville, le fort de Brescou et le grau ou Embouchure de la rivière de Lerau, ou jay trouvé, premierement que le fort de Brescou est en tres mauvais estat manquant absolument de parapet et terreplain du coté de terre, le parement du gros mur estant dailleurs fort dégradé, sapé et gasté du meme costé et les bastimens runiez a demi-demolis et nullem en estat et de la qualite requise ; le Canon tres mal en ordre, et le peu quil y en a tres mal monté et sans platte forme, la porte du fort un guichet auquel on monte et descend par des eschelles et le peni dehors qui est devant le port et la jettée a demi-demoly et fort en desordre, le mole qu'on avoit fait autres fois en tirant de la terre au fort, fort ebreché non achevé et la teste emoussée et a demi-demolie, les vents et la mer ayant poussé beaucoup de pierres en dedans, les sables qui vollent de la terre et du Ponant au Levant en ayant comblé les trois quart de maniere quil n'y a plus de profondeur le long et joignant led mole du costé d'Agde, c'est a dire de celuy ou sont venus les sables. D'autre part, il m'a paru qu'en faisant une jettée a gauche dudit fort quand on a le visage tourné du côté de la terre on se peut prolonger de 400 toises a la mer en forme de croissant par des endroits ou il y a peu de profondeur ce qui joint a la longueur du fort et a la facilité de se pouvoir prolonger au dela du coté de la droite par des rochers qui paroissent hors de l'eaüe meme jusques a vue seiche A, qui est a quelques 300 toises sur la droite ; on pourra faire la un abry en forme de croissant qui joint aux corrections qu'on peu faire au vieux mole en retranchant une partie de sa longueur B C et l'ouvrant sur le derrière D donneront lieu a une excellente rade presque abrytée de tous vents l'ouvrage y estant d'ailleurs tres bon, il me paroist de plus que si l'entrée de la riviere estoit diguée jusques aux deux tiers du chemin de la a Agde E F, le grau retraissy par des jettées G H et l'encaissem I K, la digue ou pierrée qui soutient la riviere et qui fait tourner les moulins de M. l'Evesque L rehaussée de 3 a 4 pds et a meme temps percée de 3 escluzes de 10 a 12 pds d'ouverture chacune la riviere diguée dela en haut autant quil seroit besoin, il me paroist dis je que le grau qui n'avoit que 3 pds 1/2 de profondeur quand je l'ay sondé pouroit s'aprofondir de 9-10 a 12 pds moyennant quoy les grandes barques y entreroient aisement et les galleres aussi meme les fregattes qui toutes pourroient faire leurs victuailles tres commodement a Agde et s'y guerir de la brume et des vers qui les gastent et persecutent, les tartanes et autres bastiments qui y arrivent s'en trouvent parfaitement bien parce que l'eaüe de la riviere est douce devant la ville et de grande profondeur depuis son entrée dans la mer jusques la, joint qu'une rade proche trois quart de lieüe ou l'on pourroit mouiller en seureté a 2, 3, 4 a 5 brasses et attendre les vents propres a entrer dans une belle et grande riviere qui seroit port dans toute son étendüe, Une ville considerable au bout toute bastie avec de beaux quays, quantité d'eaüe douce et bonne à boire un pays gras et fertile abondant en bled et légumes, Pezenas autre ville non moins considerable qu'Agde qui n'est qu'a 2 lieües 1/2 de la qui peut communiquer ses danrées a ce port par le moyen de la riviere meme et du Canal qui a la une ses branches, un moyen seure et facile pour entretenir la netteté du port a peu de frais meme de l'aprofondir, et tout cela d'une evidence qui ne laisse pas lieu de pouvoir douter un moment de son succéz fait que je ne me pui assez estonner de ce qu'on ne s'est pas mis la au lieu de Cette, veu que ce lieu a les mesmes communications au Canal et a l'estang de Thau plus faciles et moins dangereuses et pardessus cela quantité d'eau douces, une ville , une rade facile a accomoder, la scituation beaucoup plus favorable ou l'ouvrage se pourroit faire a

meilleur marché enfin des fondements plus assurés, tous avantages qui rendent cette situation en tout et partout preferable a l'autre, aussi cette consideration qui m'oblige d'enjoindre, j'ay un dessin avec les profils qui peuvent luy convenir et une estimation a telle fin que de raison veu que de quelque maniere que l'on puisse prendre la chose un port ne scauroit être la que d'une tres grande utilité d'autant plus que le golfe de Lion fait l'horreur de tous les gens de mer a cause de son enfoncement dans les terres et de ses plages continuelles sans ports et sans rades qui font que des qu'un navire y est pris du mauvais temps et par les vents contaires il est toujours en danger d'aller donner a la coste sans s'en pouvoir retenir que par une espece de miracle. Or il est certain que s'il y advoit des rades et des ports que les dangers ne seroient plus si forts ou que du moins ils diminueroient considerablement, resteroit donc pour s'asseurer tout a fait de la qualité du fond de le faire sonder avec une sonde de fer dans le temps calme afin de scavoit positivement a quoy s'en pouvoir tenir.

**Estimation des moles proposes
pour couvrir la Rade de Brescou**

La grande jettée M, bastie suivant le profil B, ayant de longueur 400 th. et de profil R 37 th. 3 p ^d contiendra 15''' th. cubes des pierre qui estimé à 22 £ la th. fera	330 000 £
6000 th quarrées de glacis composé de grandes pierres de taille posées de pointe et de cam et arrangées a la main a la pince et au marteau estimé à 15 £ la th. pour les façons seulemt	90 000
50 th courantes d'encaissement maçonné a chaux et possolanne estimé à 900 £ la th. courante	45 000
Jettée de la droite depuis le fort jusques a la ligne A, ayant de longueur 300 th profil R 86 th 1 p ^d 6 p le tout faisant 25 875 th cubes de pierre qui estimé a 22 £ la th. feront	569 250
4 500 th quarrées de glacis de grandes pierres comme dessus estimé à 15 £ la th. pour les façons seulemt	67 500
Encaissement à f. sur la seiche pour	12 000
Ouverture et recouperm. du mole par estimaon	30 000
Encaisser et un peu accomoder la teste du vieux mole par estimation	10 000
Total du mole de Brescou.....	1 153 750 £

Entrée de la Riviere

Pour 220 th. d'encaissement maçonné a chaux et a sable estimé à 1000 £ la th. courante	220 000 £
370 th. courantes de jettée de pierre, proffilant de 24 th quarrées ce qui produit 8 880 th. cubes qui estimé à 22 £ la th. feront	195 360
2000 th. courantes de chaussée a faire ayant 4 th de large sur 1 p ^d R/ de haut, le tout faisant 5 332 th 4 p ^d qui estimé à 30 s. la th. fera	7 999
Macorie et pavé de grande pierre a faire sur le haut de cet encaissement 440 th. en bas estimé à 50 £ la th. attendue la taille et la grande pierre quil y fonda employer	22 000
Charpenterie nécessaire au soutien de ces jettées	30 000
Rehaussement et eppaississement de la digue de pierre des moulins et façon des escluzes estimé à	36 000
Total de l'Entrée de la riviere	511 359 £
Total general.....	1 665 109 £

CARTE PARTICULIERE DU PORT D'AGDE

A Digue proposéé a 20 th du bord de la Riviere
de 3. a 4 pieds de haut sur 2. a 3. p. d'épaisseur

B. jetées de pierres posées a la main et arrangées en Glacis

C Engaiissement pour retrecir le grand

D Lieux qui doivent estre sondé avec la sonde de Fer

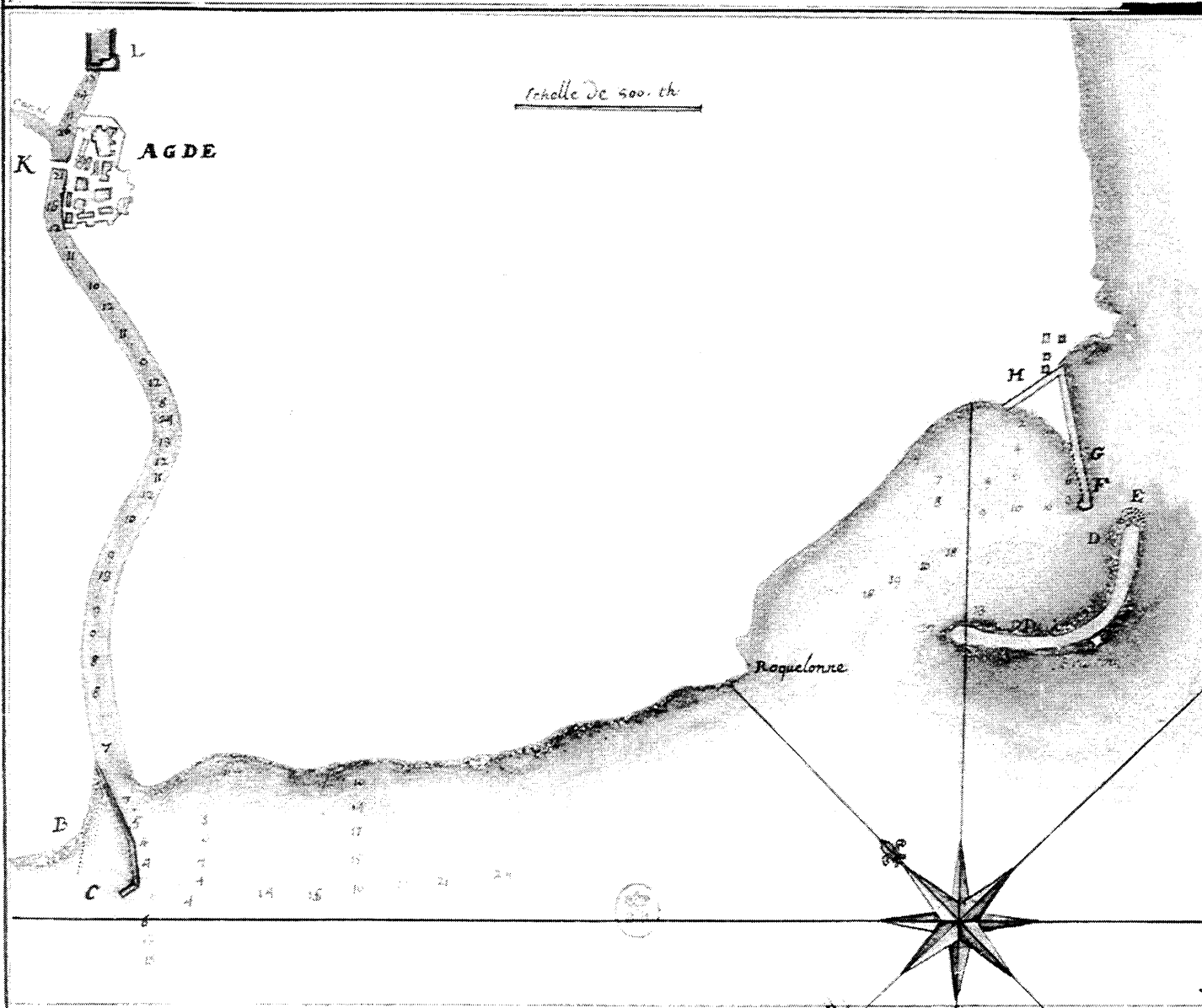
E La Seche ou Roches a un pied et demie ou deux
pieds pres de la Surface de l'eau qui a 50. th. de
longueur.

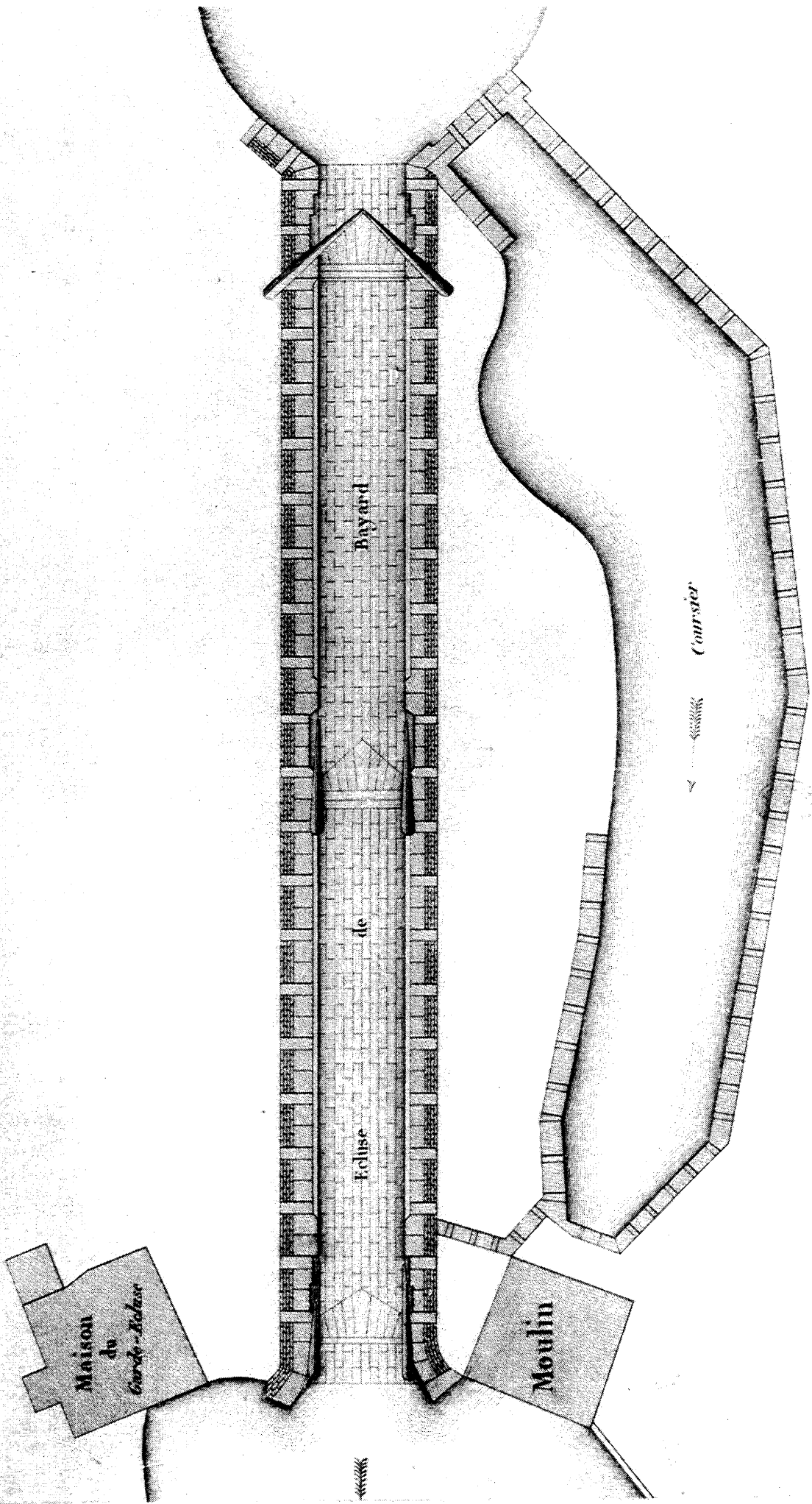
F G. Partie du vieux Mole a couper

H ouverture a faire au vieux Mole pour emport
les sables du mouillage present de la Rade

I Moulin de M^r. l'Esque

K Pont de Bateaux.





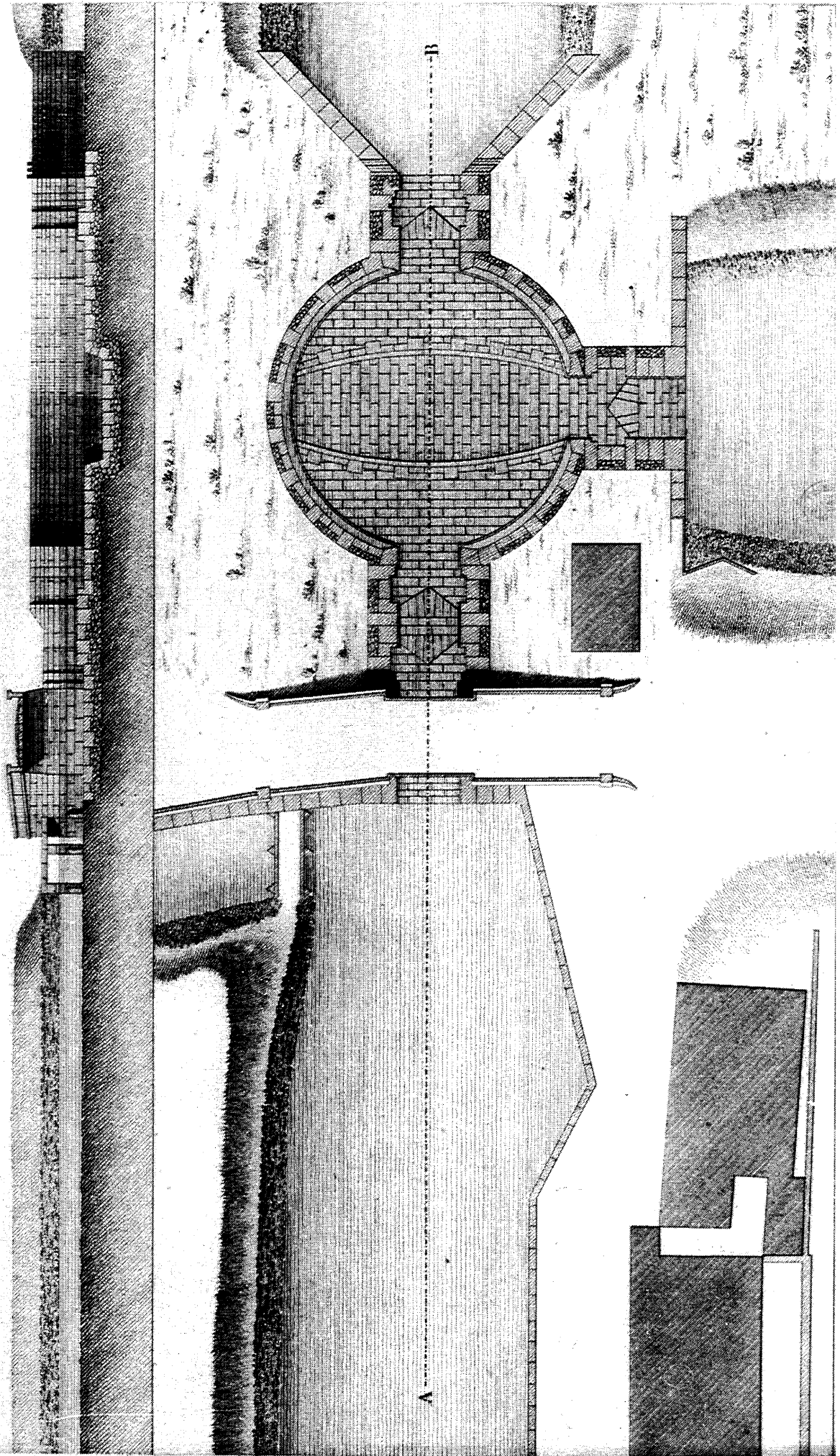
Echelle



PLAN ET ELEVATION DE L'ECLUSE RONDE D'AGDE.

Echelle de 20 Toises
0 5 10 15 20 Toises

Elevation sur A B.



**CARTE DES ENVIRONS D'AGDE ... ET LE PLAN DE LOUVILLE,
VILLE PROJETÉE SOUS LE FORT DE BRESCOU, 1777,
PAR LE CAPITAINE GARDE-CÔTE, COMPAGNIE D'AGDE,
A. LE PELLETIER DES RAVINIÈRES.**

(Cabinet des Estampes de la Bibliothèque Nationale. H. 124.395)
(transcription des deux cartouches de gauche)

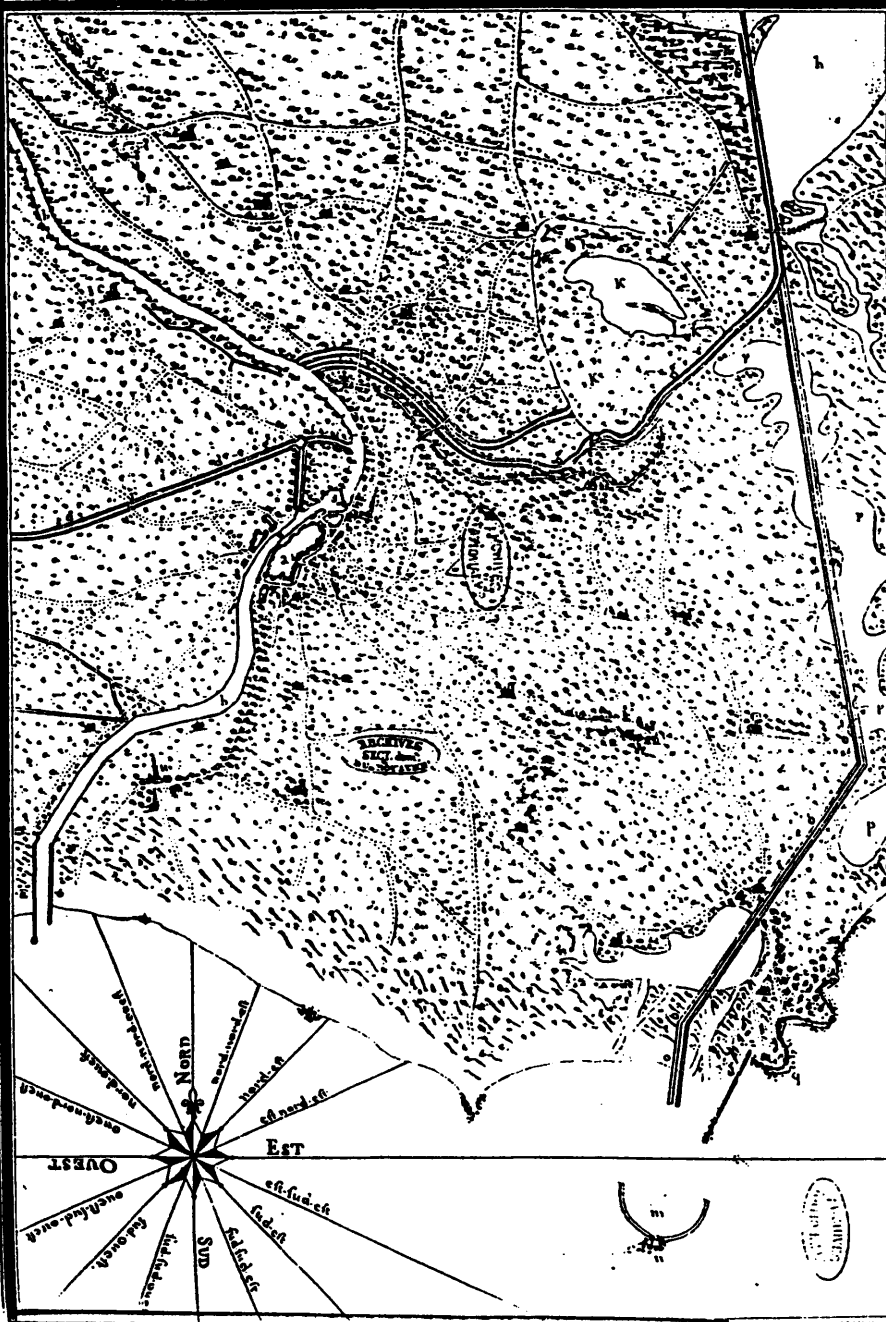
Carte des environs d'Agde avec le cours
de l'Hérault depuis Mermian jusqu'à la mer.
Du canal de la communication des mers depuis le pont
de Vias jusqu'à l'étang de Thau.
Du canal de Pont Martin fait pour dessécher le Bagnas.
D'une Rade projetée sous le fort de Brescou.
D'un canal projetée allant de ladite rade à l'étang de Thau.

Renvoi de la carte

a : Agde. b : Hérault. c : mermian, métairie du Chapitre. d : partie du Canal, venant de Béziers. e : Partie du canal allant au port d'Agde. f : Partie du Canal allant dans la Rivière au dessus du moulin. g : Partie du Canal allant aux Etangs. h : Partie de l'étang de Thau. i : Canal entrepris par feu Mr De Pontmartin pour dessécher le Bagnas. k : Bagnas marais. l : Canal qui devait porter le superflu des eaux de Bagnas dans l'étang de Thau. m : Rade projetée sous le fort Brescou. n : Brescou. o : Canal projeté. p : Marais secs pendant l'été. q : mole, ou cap d'Agde, ou l'on voit les vestiges du Fort Montmorenci. r : Pont de Vias. s : Moulin. t : Cordeliers. u : Capucins.

CARTE DES ENVIRONS D'AGDE AVEC LE COURS DE L'HERAUT DEPUIS MERMIAN JUSQU'A SON EMBOUCHURE, DU CANAL DE LA COMMUNICATION DES MERS DEPUIS LE PONT DE VIAS JUSQU'A L'ETANG DE THAU, DU CANAL DE PONTMARTIN ENTREPRIS POUR DESSECHER LE BAGNAS, D'UNE RADE PROJETTEE SOUS LE FORT DE BRESCOU, D'UN CANAL PROJETTE ALLANT DE LA DITE RADE A L'ETANG DE THAU.

Echelle de 2000 Toises.



RENOI DE LA CARTE

a. Agde. b. Heraut. c. merman, metairie. d. Partie du Canal Venant
e. Partie du Canal allant au Port d'Agde. f. Partie du Canal, all:
Riviere au dessus du moulin. g. Partie du Canal allant aux I
Partie de l'etang de Thau. i. Canal Entrepris par Feu m^r de Pontm:
Dessecher le Bagnas. k. Bagnas, marais. l. Canal, qui devait por
erflu des eaux du Bagnas dans l'etang de Thau. m. Rade Progett
Fort Brescou. n. Brescou. o. Canal projette. p. marais, Se
l'Eté. q. moi, ou Cap d'Agde, ou l'on Voit les Vestiges du Fort
nci. r. Port de Vias. s. les moulins d'Agde. t. Cordeliers. u. l

LA PREMIERE OPERATION, qu'il faudr
Toises de Longueur Chacune, Sur 15 de Largeur, qui
Tous les Marins qui Connaissent le Local, une de
Tempete, les Vaisseaux Trouvent un Abri Assuré et
Mettre Directement sous le Vent de Brescou, qui
Faut Remarquer que Brescou est la moitié plus Petit qu'i
Voir la figure. Pour le mesurer, 100 Toises de l'Echelle d
LA BONTÉ de Cette Rade est Facile a Demou
Année 1633 qu'elles furent Faites par les Ordres du Roi
Direction de m^r Bonnafoux Ingenieur du Roi, & S
Dernier, par m^r Filliol Professeur d'Hydrographie au P
Différents Temps; & par moi même qui les ai Faites Qua
La Seconde en 1757, avec m^r les Syndics du Commerce d
Qui ne fut y Assister, la Troisième au mois de janvier 1
ce de Beauvau, pour Examiner le Local, & la Quatri
Armées du Roi Commandant en Chef dans la Province
Chevalier de Boufflers Mestre de Camp de Cavalerie, é
nts, Allant de l'Est à l'Ouest, ne Laissent point de S
Preuve Convaincante, & Surtout apres les der
Fin du mois de Novembre 1766, Qui Denatura toute
fut Comblé a tel Point que l'on fut Obligé de Fair
& les plus Orageux, pour en Retablir l'Entrée. le Vieux
De l'Ouest, les Galeres & autres Batiments s'y mettaient
Terrain s'est Comblé par les Sables que les Vents d'Ou
Point sées de Profondeur Pourraient être Recreufées pa
Gros Batiments, & Ce Serait une Operation Faite pour
L'UTILITE de Cette Rade se Demontre par les Pe
Rade de Roses en Catalogne, jusqu'à Celle de Marsei
Cotes. On y trouve l'Anse de la Franquine, qui Serait Su
emité du Golfe, le Port Vendres, entièrement Comblé, de
Grua de la Nouvelle, Dangereuse Retraite pour les pet
Tous les Travaux qu'on y fait, Existera toujours, jusq
er ailleurs qu'à la Nouvelle, le Grua de Serignan, ou les
tites Barques, mais qui manque d'eau à Son Entrée à
Dangereuse, soit par les Brisants qui s'y Trouvent, soit
Entrée du Port avec les Gros Vents d'Est & de Sud-est, Q
Saintes-maries, ou il ne Peut Entrer que de très Petits Batt
Nord est de l'Isle Baudouin, qui soit navigable, & par ou le
Petits Batiments se Refugient dans la Dernière Extrem
LA DEPENSE qui monterait à 2092000 en faisant
ne Saurait Arrêter l'Execution d'un Projet aussi Utile, &
Dans l'interieur Abonde en Commodités. fait en 1777
Nota: Tout le Terrain, Lavé en Vert dans la Carte, Est S

RENOVI DU PROJET

ou. b. Etang de Saint martin, qui Semer à Sec pendant l'Ere.
es, qui Varient, & par ou la meragitee remplit l'etang de Saint
d. Puits d'eau Douce. e. Digue Faite sous le Regne de Louis
ous le ministere du Cardinal de Richelieu, & qui en a Retenu
sila Banniere, aupres de laquelle on Voit une Petite maison
marquée g, d'ou m^r le maréchal de Vauban Faist Ses Ob-
ms Sur le Projet qu'il meditait d'y Batir un Port. h. Saint
metairie de m^r l'evêque. i. la Clape m^r K. Bonnaville m^r.
arrieres. m. Poste d'employes. n. Sondes.

ede Deux jettées de Pierre en Forme de Fer à Cheval, desoo
ort Brescou. Ces Deux jettées Formeraient, del'Aveu de
ilus Belles Rades de toute l'Europe, Puisque Pendant la
& la Terre, Pourveu qu'ils Sachent mouiller à Propos & Se
on Enceinte, ne Donne pas Beau coup d'Abri, Car il
luy ayant Donnè le Double de Sa Grandeur pour en Faire
nt que So-

ue l'on Voit ici marquées par Pieds. Ces Sondes depuis l'
es Etats Generaux de la Province de Languedoc sous la
ouvées les memes par m^r de Vauban sur la fin du Siecle
fit en 1745; par plusieurs Ingenieurs qui les ont Faites en
emiere en 1755, lors que je levai la Carte du Terroir d'Agde
de m^r d'Arles, Ingenieur du Roi employé dans la Province,
nic Lieutenant de Vaisseaux du Roi, envoyé par m^r le Prin-
b; sous les yeux du meme Prince Lieutenant General des
araman Marechal des Camps & Armées du Roi, de m^r le
tellement Chef d'Escadre, & deux Ingenieurs. les Cour-
rtie. le Fonds de Vase & d'Herbe qui s'y Trouven est une
surent Faites deux mois après le Deluge Arrivé sur la
de Lyon, & notamment l'Entrée du Port de Cette, qui
es Pontons de la Province, par les Temps les plus tudes
ave aussi Evidemment que les Sables de la Cote viennent
au Point marquez, sur la Carte, mais insensiblement tout Ce
ont Rouler sur la Cote. les Endroits de la Rade qui n'auraient
s. On leur Donnerait la Quantité d'Eau Suffisante aux plus-

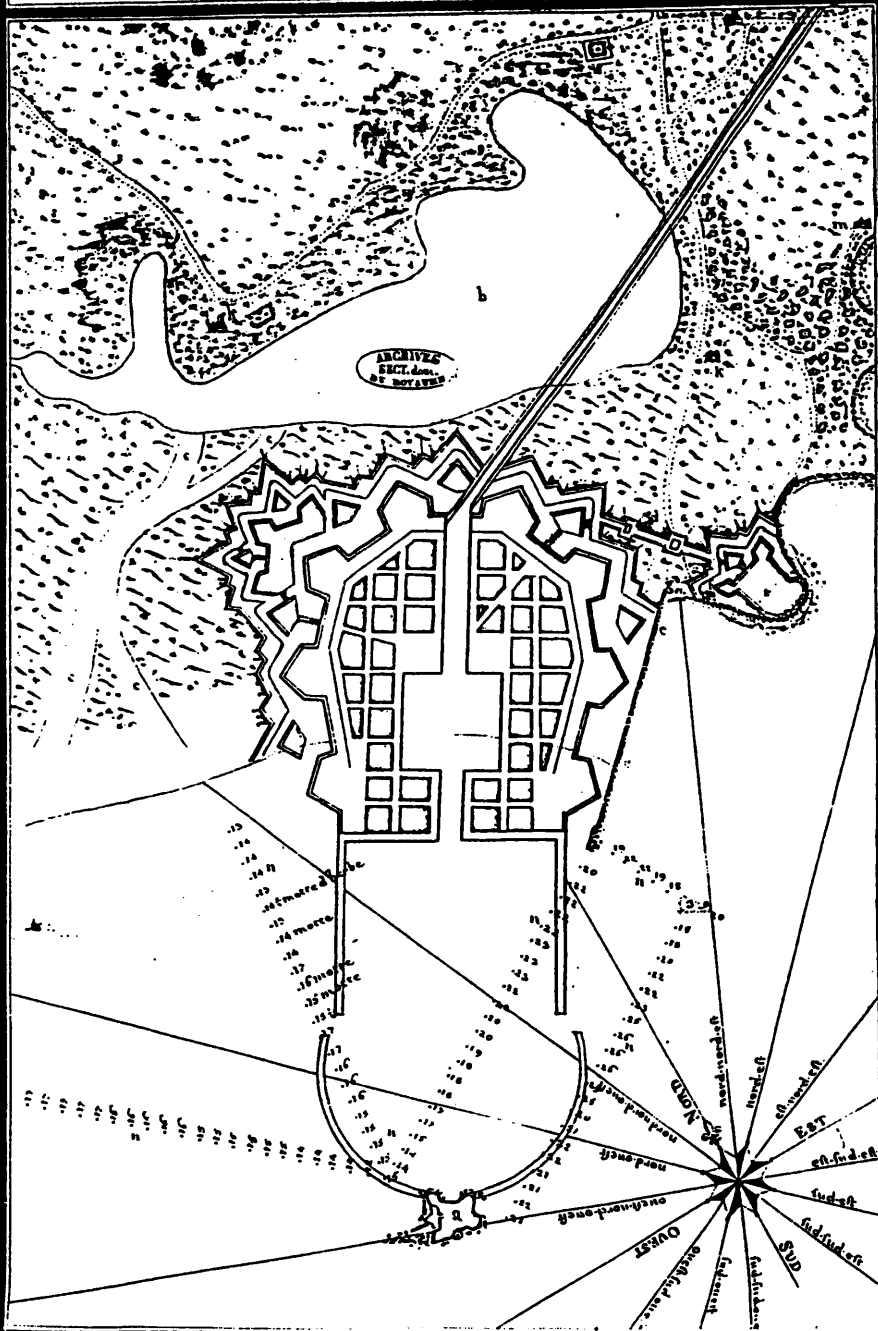
s Marins dans le Dangereux Golfe de Lyon. Car depuis la
y en a absolument aucune sur Cette vaste Etendue de
ations, son Fonds est excellent, mais qui se trouve à l'Extre-
e Colliouvre, ou les petits Bateaux ont Peine à Entrer; Le
se de la Barre de Sable qui Gate son Entrée, & qui, malgré
our né le Cours de la Riviere d'Aude pour la Faire Debouch
urs Entrent avec Peine, le Grau d'Agde assez Bon pour les Pe-
les Vents y Charrient; le Port de Cette, dont l'Entrée est fort
Vent, qu'Occasion la montagne directement Opposée à l'
igerieux dans Ces Parages; le Grau d'Aiguesmortes & Celui de
chures du Rhone, dont il n'y a que Celle qui est du Côté du
Rendent difficilement à Arles, & enfin le Port de Boue ou les
re Difficilement.

meauffements, ou à 12,96000 ne les Faist qu'à Pierre Seche
Seureté & Facilité au Commerce Extérieur du Languedoc, qui
r Des Ravinieres Capitaine Garde Cote. Compagnie d'Agde.
dations de la Riviere d'Herault.

PLAN DE LOUVILLE VILLE PROJETTEE SOUS LE FORT BRESCOU ENTRE LE RIVAGE DE LA MER ET L'ETANG DE SAINT MARTIN.

Echelle de 1000 Toises

Echelle des Fortifications
50 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 Toises



(transcription des deux cartouches de droite)

PLAN DE LOUVILLE

Ville projetée sous le fort Brescou
entre le rivage de la mer
et l'étang de Saint-Martin.

Renvoi du projet

a : Brescou. b : Etang de Saint-Martin qui se met à sec pendant l'été.
c : Passages qui varient, par ou la mer agitée remplit l'étang de Saint-Martin. d : puits d'eau douce. e : digue faite sous le règne de Louis XIII, sous le ministère du Cardinal de Richelieu, dont elle a retenue le nom. f : la barrière auprès de laquelle on voit une petite maison ruinée, marquée g, d'où M. le Maréchal de Vauban faisait ses observations sur le projet qu'il méditait d'y faire un port. h : Saint-Martin, métairie de Mgr l'Evêque. i : le Clape m.^{rie}. k : Bonnaville m.^{me}. l : Carrières très abondantes en pierre noire. m : Poste d'Emplois des Fermes. n : Sondes marquées par Pieds.

La première opération qu'il faudrait faire, serait celle de Deux jettes de pierre en forme de fer à cheval de 300 toises de longueur chacune sur 15 de largeur qui appuieraient au Fort Brescou. Ces deux jettes formeraient, de l'aveu de tous les marins qui connoissent le Local, une des plus sûres et des plus belles Rades de toute l'Europe : Puisque pendant la tempete les navires trouvent un abri assuré entre le Fort de Brescou et la terre pourveu qu'ils sachent mouiller à propos et se mettre directement sous le vent de Brescou qui par la petitesse de son enceinte ne donne pas beaucoup d'abri. Car il faut remarquer que Brescou est la moitié plus petit qu'il n'est dans le projet, lui ayant donné le double de sa grandeur pour en faire voir la figure pour le mesurer 100 toises du projet n'en fairont que 50.

La Bonté de cette Rade est facile à demontrer par les sondes qui sont marquées par Pieds. Ces sondes depuis l'année 1633 que elles furent faites par ordre du Roi et par délibération des Etats Généraux de la Province de Languedoc, sous la direction de M. Bonafoux ingenieur du Roi, se sont constamment trouvées les memes par M. de Vauban sur la fin du siècle dernier ; par Mr. Filhol professeur d'hydrographie au Port d'Agde, qui les fit en 1745 ; par plusieurs ingénieurs, qui les ont faites en différents temps, et par moi-même qui les ai faites quatre fois : savoir, la premiere en 1755, lorsque je levai la presente carte, la seconde en 1757 avec m^{rs} les Syndics du Commerce d'Agde et le Secetaire de m^r d'Arles ingenieur du Roi employé dans la Province qui ne put y assister ; la troisieme au mois de janvier 1766 avec m^r de Cornic lieutenant de vaisseaux du Roi envoyé par m^r le Prince de Beauvau pour examiner le local ; et la quatrieme le 15 janvier 1767, sous les yeux du meme Prince, Lieutenant General des Armées du Roi, Commandant en Chef dans la Province ; de m^r le Comte de Caraman, Maréchal des camps et Armées du Roi, de m^r le Chevalier de Bouflers Mestre de Camp de Cavalerie ; de m^r de Broues actuellement Chef d'Escadre et deux ingenieurs. Les courants allants de l'Est à l'Ouest ne laissent point de sables dans cette partie. Le fonds de vase et d'herbe qui s'y trouve constamment en est une preuve convaincante, et surtout après les dernieres sondes qui furent faites deux mois apres le déluge arrivé sur la fin de Novembre 1766 qui demura toutes les plages du Golfe de Lyon et notamment l'entrée du port de Cete qui fut comblé à tel point qu'on fut obligé de faire travailler tous les Pontons de la Province par les temps les plus rudes et les plus orageux pour en rétablir l'entrée. Le vieux mole Richelieu prouve aussi evidemment que dans cette partie les sables de la cote viennent de l'Ouest. Les galères et autres batiments, au commencement de ce siècle, y mouillaient au point marqué X sur la carte, mais insensiblement tout ce terrain feut comblé par les sables que les vents d'Ouest, toujours secs, font rouler sur la cote. Les endroits de la Rade qui n'auraient pas assés de profondeur, pourraient être recreusés par le moien des

Pontons. On leur donnerait la quantité d'eau suffisante aux plus gros batiments et ce serait une opération faite pour toujours.

L'utilité de cette Rade se démontre par les perils que courent les marins dans le dangereux Golfe de Lyon. Car depuis la rade de Roses en Catalogne jusqu'à celle de Marseille en Provence il n'y en a absolument aucune sur cette vaste étendue de cotes. On y trouve l'Anse de la Franquine qui serait susceptible de bonifications, son fonds étant excellent, mais qui se trouve à l'extrémité du Golfe, le Port de Vendres entièrement comblé, de même que celui de Collioure ou les petits bateaux ont peine à entrer ; le Grau de la Nouvelle dangereuse retraite pour les petits batiments à cause de la barre de sable qui gate son entrée et qui malgré tous les travaux qu'on y fait existera toujours, si l'on ne détourne pas le Cours de la Rivière d'Aude, pour la faire déboucher ailleurs qu'à la nouvelle ; le Grau de Serignan ou les petits bateaux Pecheurs entrent avec peine, le grau d'Agde assés bon pour les petites Barques, mais qui manque d'eau à son entrée à cause des sables que les vents y charrient ; le Port de Cete, dont l'entrée est fort dangereuse, soit par les brisants qui s'y trouvent, soit par les tourbillons de vent qu'occasionne la montagne directement opposée à l'entrée du Port avec les gros vents d'Est et de Sud-Est, qui sont les seuls dangereux dans ces parages ; le Grau d'Aigues mortes et celui de Saintesmaries, ou il ne peut entrer que de très petits batiments ; les deux embouchures du Rhône, dont il n'y a que celle qui est du côté du nord-est de l'isle Baudeuf, qui soit navigable et par où les petites barques se rendent difficilement à Arles ; et enfin le Port de Bouc, ou les petits batiments se réfugient dans la dernière extrémité et n'en sortent que difficilement.

La Depense, qui monterait à 2 092 000 en faisant solidement les jetées avec des encaissements, ou à 1 296 000 en ne les faisant qu'à pierre sèche, ne saurait arrêter l'exécution d'un projet aussi utile, qui peut seul donner sûreté et facilité au Commerce Extérieur du Languedoc, qui en manque absolument, et qui dans l'intérieur abonde en commodités. Les fonds affectés à la construction du canal d'Aigues mortes, qui est sur sa fin, versés sur la Rade de Brescou, donneraient la gloire à la Province d'avoir fait dans le Golfe de Lyon, ce que les Romains n'ont jamais pu y faire, en y procurant toute sûreté à la navigation qui y est des plus dangereuse.

fait en 1777 par A. Le Pelletier des Ravinieres, Capitaine Garde Cote, Compagnie d'Agde.

Nota : Tout le terrain lavé en vert dans la carte, est susceptible des inondations de la Rivière d'Herault.

Aux documents de la Bibliothèque Nationale, transcrits ci-dessus, viennent s'ajouter d'autres pièces, conservées aux Archives Nationales, traitant du même sujet: "l'aménagement de la Rade de Brescou".

Ces nouvelles pièces, cotées :

A.N. N. III. Hérault 25¹,

A.N. N.III. Hérault 25²,

A.N. N. III. Hérault 25³,

se juxtaposent ou complètent les cartes et écrits de la Bibliothèque Nationale.

La carte (A.N. N. III. Hérault 25¹) notamment, fait ainsi double emploi avec "la carte des environs d'Agde avec le cours de l'Herault, etc... et le plan de Louville" (B.N.H.124-395) et les commentaires inscrits dans les quatre cartouches, sont identiques.

Quant aux deux mémoires, l'un signé Perequet (A.N. N. III. Hérault 25²), l'autre Le Pelletier des Ravinières (A.N. N.III. Hérault 25³), ils apportent des éléments nouveaux, utiles à la connaissance du projet d'aménagement de la Rade de Brescou.

Le mémoire du capitaine garde côte Le Pelletier des Ravinières, infatigable défenseur de la création du port de Brescou, donne, en particulier, des renseignements très intéressants sur le financement du projet (entr' autre le rétablissement de la liberté de conscience, facilitant le retour en France des arrières neveux des bannis du royaume pour cause de religion.)

Il nous a semblé nécessaire de rassembler tous ces textes en un seul dossier, qui rend compte d'un projet de grande envergure, malheureusement resté lettre morte.

Mémoire concernant la Rade de Brescou

(A.N. - N. III. Hérault 252. 7 pages daté d'Agde le 7 décembre 1777. Copie du Certificat de M. Porequet, ingénieur de la marine au Port de Marseille).

p. 1 De toutes les mers connues et fréquentées il n'en est guere en Europe de plus redoutable et de plus funeste à la navigation que celle qui baigne les cotes du Languedoc, toutes enclavées dans le dangereux Golfe de Lion. Les risques qu'y courent les navigateurs sont si grands, qu'un capitaine du nord, qui nolise son vaisseau pour la méditerranée, exige beaucoup plus par tonneau pour le Port de Cete, qu'il n'en demanderait pour Marseille, Toulon, ect ... quoyque beaucoup plus éloignés. Ce qui porte un grand préjudice au Commerce en general et en particulier à celui de la Province.

Le Port de Cete, par un temps calme, offre seul dans le Golfe une retraite assurée aux gros vaisseaux marchands ; mais son entrée est si dangereuse, soit par les brisants qui s'y trouvent, soit par les tourbillons de vent qu'occasionne la montagne directement opposée au Port avec les gros vents d'est et sudest, qui sont les plus à craindre dans ces parages, que la plupart des Batiments, qui sont obligés d'en approcher pendant la tempete y perissent.

Pour remedier à cet inconvenient, on propose de construire une Rade au Lazaret, situé au sud-ouest du Port de Cete, et qui en est fort proche. mais la Rade, qu'on y pratiquerait, ne pourrait se faire qu'en prolongeant le Cap de Cete dans la mer par une jettée, qui irait du nord au sud, pour garantir la dite Rade des vents de sud et sudest, qui sont les plus funestes dans ces parages. De sorte que pour y penetrer, un vaisseau, venant du sud, ou sud-est, serait obligé d'outrepasser la dite Rade et revirer de bord pour pouvoir y entrer ; manoeuvre impraticable aux atterages de la Plage plate et unie, qui regne entre la mer et l'étang de Thau, et au dire de tous les navigateurs entendus, de cent veaisseaux qui la tenteraient, il y en aurait quatre vingt dix neuf de jettés à la Cote.

(p. 2) Le bras de mer qui est entre Brescou et Saint-Martin distant d'environ quatre lieües de Cete, est, sans contredit, de tout le Golfe de Lion l'endroit le plus favorable pour y pratiquer une Rade. outre qu'elle se trouverait au Centre du Golfe, le fonds en est excellent et invariable. Les premieres sondes connües, qui y furent faites en 1633, par ordre du Roi et par deliberation des etats Generaux de la Province, sous la direction de M. Bonnafoux ingenieur du Roi, se sont trouvées les mêmes par M. le maréchal de Vauban, qui les fit au commencement de ce siecle ; par M. Filliol, professeur d'hydrographie au Port d'Agde, qui les fit en 1745 ; par plusieurs ingenieurs, qui les ont faites en differents tems ; et par un citoyen d'Agde qui les a faites cinq fois. La premiere en 1755, en levant la Carte des environs d'Agde ; la seconde en 1757, avec Mrs les syndics du Commerce d'Agde, et le Secetaire de M. d'Arles, ingénieur du Roi, employé dans la Province, qui ne put y assister ; la troisieme en janvier 1766, avec M. de Cornie, lieutenant de vaisseaux du Roi, envoyé par M. le Prince de Beauvau pour reconnaître le Local ; la quatrieme le 16 janvier 1767, sous les yeux du même Prince Lieutenant General des armées du Roi Commandant en chef dans la Province ; de M. le Comte de Caraman, maréchal des Camps et armées du Roi ; de M. le chevalier de Bouflers, mestre de Camp de Cavalerie ; de deux ingénieurs ; et de M. le Comte de Broves, actuellement chef d'escadre, envoyé par la Cour pour cet effet ; et la cinquieme le 1 Decembre 1777, avec M. Porequet, ingénieur de la marine au Port de Marseille, envoyé par le Gouvernement pour examiner l'emplacement de la dite Rade. Son fonds ne varie jamais. Celui de vase et d'herbe, qui s'y rencontre constamment aux mêmes endroits, en est une preuve plus que convaincante. On y trouve dans la partie de l'Est depuis 20, 21, jusqu'à 26 et 27 pieds d'eau ; et dans la partie de l'Ouest depuis 14, 15, jusqu'à 18 et 19 pieds d'eau. Pour former la dite Rade, il ne faudrait que deux jettées de 300 toises de longueur chacune, en forme de fer à cheval.

(p. 3) qui appuieraient aux deux bastions du fort Brescou, qui regardent la terre. avec les plus furieuses tempêtes, les plus gros vaisseaux marchands y entreraient vent arrière en toute sécurité. à l'entrée de l'Est, qui serait la plus fréquentée et la plus utile, la nature a placé, à 250 toises environ de distance, un banc de roche sur lequel on pourrait bâtir un phare pour indiquer l'entrée de la Rade pendant la nuit.

Par le moyen des Pontons on pourrait donner à la dite Rade telle profondeur qu'on voudrait aux endroits, qui en manqueraient pour y recevoir les plus gros vaisseaux. Ce serait une opération faite pour toujours, parce que les sables de la mer ne forment aucun dépôt dans cette partie. Les sondes faites en janvier 1767, deux mois après le déluge arrivé sur la fin de novembre 1766, qui dénatura toutes les plages de ce Golfe, prouvent invinciblement qu'il ne s'y forme aucun dépôt. il n'y a uniquement que les sables de la Côte, que les vents font courir sur le rivage, qui s'arrêtent aux ouvrages qu'on y élève, et qui, s'y accumulant, les comblent dans la suite des temps. De sorte que tout ouvrage, attenant à la Côte, est tôt ou tard ensablé. On ne craindrait point cet inconvénient à la Rade de Brescou, parce qu'entre elle et la terre il y aurait un bras de mer, qui aurait plus de quatre cent toises de largeur. Les courants allant toujours dans cette mer de l'est à l'ouest, et passant entre Brescou et la terre, repousseraient toujours vers l'ouest les sables qu'ils rencontreraient le long de la Côte, et ceux de la Plage seraient toujours rejetés sur l'est ou par les gros temps d'est et sud-est.

Les sables, qu'on dit venir du Rhône, ne passent jamais entre Brescou et la terre : parce que la direction de la Plage de Cete au Cap d'Agde les transporte bien au-delà de Brescou ; s'il est vrai toutefois que le Rhône puisse en transporter jusque là. il est plus vraisemblable qu'ils s'arrêtent à Cete, ou la Plage gagne à vue d'oeil dans la mer, à tel point qu'à une lieue au large à l'Est du Port, on ne trouve plus

(p. 4) que quatre brasses d'eau au lieu de neuf et plus qu'on y rencontrait il y a vingt ans ; et le sable gagne du terrain avec tant de rapidité dans ce canton, que sans le travail assidu des Pontons, le Port de Cete serait bientôt comblé. La dépense d'un ouvrage aussi utile ne serait pas exorbitante. fait avec des encaissements et bati solidement en Possolane pure, moëlon jusqu'a fleur d'eau, et Pierre de taille pour le couronnement, il couterait Deux millions, quatre vingt douze mille livres. fait à Pierre seche jusqu'a fleur d'eau, et le couronnement en Pierre de taille, il couterait Douze cent quatre vingt seize mille livres. on joint ici les deux devis pour en laisser le choix.

Devis de la jettée de l'est avec des encaissements.

Sa hauteur serait de cinq toises, sa base de huit, son couronnement de six et sa longueur de 300. Ce qui donne 10500 toises cubes, évalués a 80 livres la toise cube, batie en Possolane pure, et moëlon jusqu'à fleur d'eau et tout le couronnement en Pierre de Taille. Ce qui fait la somme de 840000 livres

Pour contenir la maçonnerie ci dessus, il faudrait vingt caisses de quinze toises chacune de longueur et de cinq de hauteur ; évaluées à 15000 livres la caisse, ce qui fait la somme de 300000 livres

Devis de la jettée de l'ouest avec des encaissements

Sa base, son couronnement, sa largeur et sa longueur seraient les mêmes que ceux de l'est. sa hauteur n'est que de quatre toises, ce qui ne donne que 8400 toises cubes qui a 80 livres la toise font la somme de 672000 livres

Il faudrait aussi vingt caisses qui, devant être moins hautes qu celles de l'est, sont évaluées cent pistoles de moins chacune ; ce qui fait la somme de 280000 livres

Total des jettées avec des encaissements 2092000 livres

(p. 5) Devis de la jettée de l'est à Pierre seche

Sa hauteur serait de quatre toises, sa base de vingt quatre, son couronnement à fleur d'eau de huit, sa longueur de trois cent. Ce qui donne 19200 toises cubes évaluées à 30 livres la toise ; ce qui fait la somme de 576000 livres

Pour achever le couronnement, il faudrait une toise de hauteur, ce qui donnerait 1800 toises cubes, qu'il faudrait batir en Possolane et Pierres de taille, évaluées à 80 livres la toise cube, ce qui fait la somme de 144000 livres

Devis de la jettée de l'Ouest à Pierre seche

Sa base, son couronnement à fleur d'eau et sa longueur seraient les mêmes que celle de l'est. Sa hauteur ne serait que de trois toises ; ce qui donnerait 14400 toises cubes, qui a 30 livres la toise font la somme de 432000 livres

il faudrait à cette jettées le même couronnement qu'a celle de l'est en Pierres de taille batie avec de la Possolane Pure, ce qui fait comme ci dessus la somme de 144000 livres

Total des jettées à Pierre sèche 1296000 livres

Cette Rade, mise au rang des projets utiles par M.M. De Baviile et De Vauban, une fois etablie, il est certain que les naufrages seraient très rares dans le Golfe de Lion, ou malheureusement ils ne sont que trop fréquents. au dire des navigateurs les plus experimentés, on ose meme assurer qu'on n'y entendrait plus parler de naufrages. Si le Gouvernement daignait mettre en état le mouillage de l'anse de la franquine, située à l'extrémité du Golfe, ou le fonds est excellent, et ou sans une enorme depense l'on construirait un très bon Port, alors les Batiments surpris par la tempete dans le Golfe, et qui auraient passé la hauteur de Brescou, iraient vent arriere à la franquine, sans craindre nos atterages, si redoutés de tous les marins.

(p.6) moiennant les deux Rades ou Ports, la navigation du Golfe serait aussi libre et aussi aisée que toute autre. le fret d'un vaisseau partant du nord pour Cete serait moindre que pour Marseille, au lieu qu'il est actuellement beaucoup plus fort. Surpris par la tempete dans l'interieur du Golfe, le capitaine serait sûr de trouver dans la Rade de Brescou une retraite assurée, d'ou pendant le calme il peut se rendre sans le moindre danger à sa destination dans deux ou trois heures.

La situation avantageuse de la Rade de Brescou et son accès facile, sont aussi propres à la seureté de la marine marchande, qu'a celle de la marine Roiale. Les fregates du Roi (qui, en tems de guerre d'Itale ou d'Espagne, venant pour

convoier les munitions et vivres, qui d'ordinaire partent de la riviere d'Agde, ne peuvent entrer dans aucun de nos Ports) ne seront plus obligées de tenir la mer pour attendre les convois au risque d'etre jettées à la Cote aux moindres vents d'est et de sud-est qui presque toujours ne soufflent qu'avec trop d'impétuosité.

Les sondes si souvent répétées et si constamment les mêmes, surtout après les débordements de 1766 qui transformerent toutes les plages de ces Cantons, prouvent assez que son fonds est invariable.

La depense qui a toujours arrêté l'execution d'un projet aussi utile, sera un obstacle bientôt levé par nosseigneurs des états, qui n'ont rien épargné pour procurer au Commerce intérieur de la Province toutes les commodités possibles. ainsi les fonds affectés à la construction du Canal d'Aigues mortes qui est sur sa fin, ne pourraient ils pas etre versés sur la Rade de Brescou, qui procurerait toute seureté au Commerce extérieur du Languedoc et donnerait la Gloire à cette Province d'avoir dompté les flots impétueux du

(p.7) dangereux Golfe de Lion, ou la vie des navigateurs, cette espece d'hommes si utiles, si necessaires, si profitables et si rares dans le besoin, deviendrait moins le jouet des elements.

.....
 Copie du Certificat de M. Porequet
 ingénieur de la marine au Port de Marseille.

Je soussigné, ingénieur de la marine au Port de Marseille, certifie avoir accompagné M. Le Pelletier des Ravinieres et M.M. les deputés de la Chambre de Commerce au fort Brescou, et d'avoir vérifié conjointement avec eux les sondes de la dite Rade, qui se sont trouvées conformes à celles marquées sur les anciens et nouveaux Plans ; j'estime que cette Rade est susceptible d'amelioration et qu'elle serait propre à recevoir les Batiments marchands et les petits Batiments du Roi. en foi de quoi j'ai dressé le present pour servir et valoir ce que de raison. A Agde le 7 décembre 1777./.

signé Porequet

Mémoire concernant la Rade de Brescou.

(A.N. N.III Hérault 25³. 15 pages, non daté, signé Le Pelletier des Ravinières Cap^e milice Garde Cote. Comp^e d'Agde).

(p.1) Un projet ne doit meriter quelque attention, qu'autant qu'on en peut demontrer la bonté, l'utilité, la necessité, et la possibilité.

Bonté de la ditte Rade. La bonté de la Rade de Brescou est facile à démonter par les sondes, qui sont marquées par Pieds sur le plan, qui accompagne le présent memoire. Ces sondes, depuis l'année 1633. qu'elles furent faites par ordre du Roy et par deliberation des Etats generaux de la Province de Languedoc, par M. Bonnafoux ingenieur du Roï, se sont trouvées les mêmes par M. de Vauban sur le fin du siecle dernier ; par M. Filliol professeur d'hydrographie au port d'Agde, qui les fit en 1745, par plusieurs ingenieurs qui les ont faites en differents temps, et par moi même, qui les ai faites quatre fois: savoir, la premiere en 1755, lorsque je levai la carte des environs d'Agde ; la seconde en 1757 avec M.M. les sindics du Commerce d'Agde, et le secretaire de M. D'Arles ingenieur du Roï employé dans la Province, qui ne put y assister; la troisieme au mois de Janvier 1766, avec M. de Cornie, lieutenant de vaisseau du Roy, envoyé par M. le Prince de Beauvau pour examiner le local ; et la quatrième le 16 janvier 1767 sous les yeux du même Prince, lieutenant general des armées du Roï, commandant en Chef dans la Province ; de M. le Comte de Caraman, marechal des Camps et armées du Roï ; de M. le chevalier de Bouflers, mestre de camp de cavalerie ; de M. de Broves actuellement chef d'Escadre, et deux ingenieurs.

Les courants, allants de l'est à l'ouest ne laissent point de sables dans cette partie. le fonds de vase et d'herbe, qui s'y trouve, en est une preuve convaincante, et surtout apres les dernieres sondes, qui furent faites deux mois apres le

(p. 2) deluge arrivé sur la fin du mois de novembre 1766, qui denatura toutes les plages du golde de lion, et notamment l'entrée du port de Cete qui fut comblé à tel point qu'on fut obligé de faire travailler tous les pontons de la Province par les temps les plus rudes et les plus orageux pour en retablir l'entrée. le vieux mole Richelieu prouve aussi evidemment que les sables viennent de l'ouest. les galeres et autres batiments s'y mettoient a couvert des tempetes, qui dans ces parages viennent toujours des vents du Sud et d'Est, et mouilloient au point marqué X, dans la Carte. deux citoïens d'Agde m'ont assuré avoir vû, au commencement de ce siecle, trois galeres d'Espagne mouillées à cet endroit, qui actuelement, est éloigné de la mer de près de 300 toises. Cela n'est pas surprenant ; parce que la mediterannée n'ayant ni flux ni relflux ; les

debordements des rivières ne font leur irruption dans cette mer qu'après que la tempête a cessé, ce qui arrive toujours quand les vents de nord et de nord-ouest soufflent. L'impétuosité de ces vents, repoussant celle des vagues, dirige toujours vers l'Est le cours des eaux bourbeuses des rivières ; de sorte que tout ouvrage appartenant à la terre, dans cette partie de côtes, est bientôt ensablé du côté de l'ouest. Le mole Richelieu et celui du Grau d'Agde prouvent invinciblement cette vérité. le premier est ensablé par la rivière d'heraut dont l'embouchure est à près d'une lieue et le second par celle d'orbe qui se jette à la mer à Serignan à près de trois lieues du Grau d'Agde. Il est vrai aussi de dire que le défrichement du rivage de la mer, depuis le Grau d'Agde jusqu'à St Martin, permis par la communauté d'Agde il y a plus de 50 ans, n'a pas peu contribué à cet atterrissement. le Grau d'Agde essuie le même inconvénient

(p. 3) par un pareil défrichement du terrain appelé la Verdisse, qui est à l'ouest de l'heraut. les sables remués, sont bientôt transportés dans la rivière aux moindres vents de nord et de nord-ouest, qui soufflent presque toujours par des temps secs.

Pour remédier à ce fâcheux événement, il serait à souhaiter pour le Bien public qu'on ordonnât une plantation de Pins sur les deux rives de la rivière au bord de la mer. si un pareil ordre pouvait s'étendre sur toutes les embouchures des rivières navigables du Royaume, et même sur toutes les côtes, quel bien n'en résulterait-il pas ? le bois pour la construction ne serait pas dans la suite si rare et se trouverait à pied d'œuvre pour être employé dans le besoin.

Utilité de la dite Rade. L'utilité de la Rade se démontre par les perils que courent les marins dans le dangereux Golfe de Lion. car depuis la Rade de Roses en Catalogne, jusqu'à celle de Marseille en Provence, il n'y en a absolument aucune sur cette vaste étendue de côtes. on y trouve l'anse de la Franquine, qui serait susceptible de bonifications, son fonds étant excellent, mais qui se trouve trop éloigné et à l'extrémité du Golfe ; le port de Collioure entièrement comblé, de même que celui de Portvendres, où les petits bateaux ont peine à entrer ; le Grau de la Nouvelle, dangereuse retraite pour les petits bâtiments à cause de la barre de sable qui gêne son entrée et qui malgré tous les travaux qu'on y fait, existera toujours, si l'on ne détourne pas le cours de la rivière d'Aude pour la faire déboucher ailleurs qu'à la Nouvelle ; le Grau de Serignan; où les petits bateaux pêcheurs ont peine à entrer ; le Grau d'Agde assez bon pour les petites barques, mais qui manque d'eau

(p. 4) à son entrée à cause des bancs de sable que les vents y charrient ; le port de Cete, dont l'entrée est extrêmement dangereuse soit par les brisants qui s'y trouvent, soit par les tourbillons de vent qu'occasionne la montagne, directement opposée à l'entrée du port avec les gros vents d'Est et de Sud-

Est, qui sont les plus dangereux dans ces parages ; le Grau d'Aiguesmortes ou il ne peut entrer que de tres petits bateaux ; celui de Saintes Maries encore plus mauvais qu'Aiguesmortes ; les deux embouchures du Rhone, dont il n'y a que celle qui est du coté du nord est de l'isle Baudeuf, qui soit navigable et par ou les petites barques se rendent difficilement à Arles ; et enfin le port de Bouc où les navigateurs se refugient dans la derniere extremité et n'en sortent que difficilement.

Necessité de la ditte Rade. La necessité de cette Rade resulte de sa bonté et de son utilité. Les vaisseaux marchands, affalés dans le fonds du Golfe, qui d'ordinaire viennent reconnaitre Brescou y trouveraient une retraite assurée. Les fregates du Roi, (qui, en tems de guerre pour attendre les convois qui partent du Port d'Agde, où se font les munitions pour l'Italie et pour l'Espagne) n'ont aucun mouillage dans ces parages, y seraient en toute sureté et ne seraient plus obligées de tenir la mer au risque d'etre jettées à la cote aux moindres vents d'Est et de Sud-Est. Les plus gros vaisseaux de ligne pourraient même y être introduits, pour peu qu'on recreusât l'entrée de la ditte Rade, ou il se trouve actuellement 26 Pieds d'eau du coté de l'Est, car les plus gros vaisseaux du Roy n'en demandent que 30.

Possibilité de la ditte Rade. La possibilité de cette Rade, mise au rang des projets utiles par M.M. de Vauban et de Baviile, a trouvé jusqu'ici un obstacle invincible dans la depense. une Compagnie voulait

- (p. 5) jadis se charger de son execution, pourveu que le Roi lui accordat la permission d'etablir des salines, dont le sel serait exporté à l'etranger, ce projet ne fut pas goûté par plusieurs raisons. la plus essentielle, selon moi, est qu'il aurait été juste d'accorder à cette compagnie des droits qu'elle demandait, droits toujours onereux au commerce. car l'interet particulier absorbe toujours le general ; et il serait plus convenable que le Roi se chargeat seul de son execution. Mais je sens fort bien que le nerf d'une vaste monarchie ne s'epuise que trop par les immenses ressorts qu'il faut faire jouer dans les quatre parties du monde. les faiseurs de projet, loin de contribuer à le fortifier ne presentent souvent que des palliatifs, qui l'adoussissent en apparence, et le consomment reelemment. C'est pourquoi j'ai toujours eu grande attention dans les moïens que j'ai donnés à differentes reprises pour parvenir à l'execution de la dite Rade, de n'en fournir aucun, qui put tendre à fouler le peuple, et de ne jamais proposer que des tributs volontaires.

Moïens pour parvenir à la construction. En effet en 1760, ayant communiqué le present projet à feu M. le Ma^{al} de Thomon et m'ayant été ordonné de sa part de l'envoïer à M. le marechal de Bellisle, je fournis à ce dernier au commencement de 1765 le moïen de se procurer la finance. Sa mort arrivée

presqu'en même tems me priva de sa reponse. Ce moien etait une imposition sur les chiens, excepté sur ceux qui sont d'une necessité indispensable à la campagne. Cette voïe, ridicule au premier aspect, m'aurait peut être conduit à mon but, si on eut daigné l'honneur d'un examen serieux.

Depuis ce temps j'ai fourni quatre autres moiens à M.

- (p. 6) Le Prince de Beauvau, qui commandait dans la Province, qui connait parfaitement le local et l'importance de cette rade, et qui m'ordonna de faire part de ces differents moiens à M. le Duc de Praslin, alors ministre de la marine.

Le premier etait celui d'une loterie sous la denomination du commerce qui devait s'eteindre lors de la perfection de la dite Rade.

Le second etait celui d'obtenir de sa Majesté en tout ou en partie, la portion du don gratuit que sa Bonté Roiale remet annuelement à la Province et de l'affecter à la construction de la dite Rade.

Le troisieme etait la liberté de conscience, telle que le Roi l'accordait alors à la ville de Versoi (Vernier ?), qu'on commençait à batir sur le lac de Geneve.

Le quatrieme etait celui de devouer au même objet le revenu d'une ou plusieurs abbayes. les oeuvres pies rendent tolerables ces sortes d'alienation du patrimoine de l'Eglise. or quelle plus grande oeuvre de pieté que celle qui procurerait à notre marine une retraite assuree dans une mer que tous les navigateurs ont de tout tems redoutée, et ou tant de malheureuses victimes, jouets infortunés de tous les elements, perissent annuelement. on sera pleinement convaincu de cette verité, quand on saura que dans la seule tempete de Novembre 1766, treize navires de toute grandeur et de differentes nations perirent dans le seul Golfe de Lion, selon les extraits de cinq amirautés, qui s'y trouvent, sans compter plusieurs autres batiments entierement perdus et dont les officiers des amirautés n'ont d'autre connaissance que les tristes debris que la mer rejette sur les cotes.

- (p. 7) Voici les noms des vaisseaux, des capitaines et de leurs nations, tirés fort exactement des registres des amirautés après la tempête de novembre 1766.

<u>Amirautés</u>	<u>Noms des vaisseaux</u>	<u>Noms des capitaines</u>	<u>Nation</u>
	L'Isabelle	Alexandre Handersone	anglais
<u>Agde</u>	L'amour de Dieu	Pierre Jarlier	francais
	Le Saint Antoine	Pierre Corps	espagnol
	-		
	La Sainte trinité	Jerome Margot	genois
<u>Cete</u>	La Renommée	Joseph Cousic	francais
	Le Saint Antoine	Antoine Castillo	espanol
	-		

	L'aimable Rose	Pierre Chouron	français
<u>Narbonne</u>	Le Saint Jean Baptiste	Esprit Blanc	français
	La Sacrée famille	Joseph Pascal	maltais
	-		
	Le Saint Antoine	Pierre Vidal	espagnol
<u>Collioure</u>	La Ville de Rouen	Nicolas Gaure	français
	-		
	N.D. de miséricorde	Augustin Siombre	genois
<u>Aiguemortes</u>	Un bateau chargé de tonneaux vuides		français
	-		

Il est certain que si la Rade de Brescou eut été faite alors, il n'aurait peut être pas péri un seul de ces bâtiments. que cette considération est touchante pour l'humanité ! aussi plus l'établissement de la dite Rade essuye des difficultés, plus un coeur vraiment patriotique doit s'efforcer de les applanir. En conséquence les fonds affectés à la construction du canal d'Aiguemortes, qui est sur sa fin, ne pourraient ils pas être versés sur la Rade.

- (p. 8) de Brescou, qui peut seule procurer toute sûreté et facilité au Commerce Extérieur du Languedoc, qui en manque absolument et qui dans l'intérieur abonde en commodités. Cette opération donnerait à la Province la gloire d'avoir fait ce que les Romains n'ont jamais pu faire dans le Golfe de Lion en y procurant toute sûreté à la navigation, qui y est des plus dangereuses.

Dépense pour sa construction. La dépense de cet ouvrage aussi utile que nécessaire ne serait pas exorbitante. Car cette Rade ne serait composée que de deux jettées de 300 toises chacune. Il faudrait commencer par celle de l'Est, comme la plus nécessaire, la Mer dans ces parages n'étant presque jamais mauvaise avec les vents qui soufflent de l'ouest. ces jettées faites avec des encaissements seraient plus dispendieuses, mais elles n'auraient presque pas besoin des réparations : faites à Pierre Seche, elles coûteraient beaucoup moins; mais elles seraient d'un entretien immense. Je vais donner les deux devis et l'on aura le choix.

Devis de la jettée de l'Est avec des encaissements

Sa hauteur serait de cinq toises, sa base de huit, son couronnement de six et sa longueur de 300, ce qui donne 10500 toises cubes, évaluées à 80 livres la toise cube Batie en possolane pure, en moelon jusqu'à fleur d'eau, et tout le couronnement en pierre de taille, ce qui fait la somme de

840000

Pour contenir la maçonnerie ci dessus,il faudrait 20 caisses de 15 toises chacune de longueur et de 5 de hauteur. Evaluées a 15000 livres la caisse ;

ce qui fait la somme de 300000
 Total 1140000

(p. 9) Total de la jettée de l'Est avec des encaissements 1140000 livres

Devis de la jettée de l'Ouest avec des encaissements

Sa base,son couronnement, sa largeur sont les mêmes que ceux de l'Est ; sa hauteur n'est que de quatre toises ce qui ne donne que 8400 toises cubes, qui à 80 livres la toise

font la somme de 672000

Il faudrait aussi 20 caisses, qui devant etre moins hautes que celles de l'Est, sont estimées cent pistoles de moins chacune,

ce qui fait la somme de 280000

Total de la jettée avec des encaissements 2092000 livres

Devis de la jettée de l'Est à Pierre Seche

Sa hauteur serait de quatre toises, sa base de 24, son couronnement a fleur d'eau de huit, sa longueur de 300, ce qui donne 19200 toises cubes, évaluées à 30 livres la toise, ce qui fait

la somme de 576000

Pour achever le couronnement il faudrait une toise de hauteur, ce qui donnerait 1800 toises cubes qu'il faudrait batir en Possolane et en pierre de taille, évaluées à 80 livres la toise cube comme ci-dessus ; ce qui fait la somme de 144000

Devis de la jettée de l'Ouest en Pierre seche

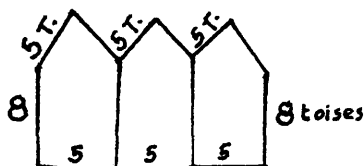
Sa base, son couronnement à fleur d'eau et sa longueur seraient les mêmes que celles de l'Est. Sa hauteur ne serait que de trois toises, ce qui donnerait 11400 toises cubes, qui a 30 livres la toise, fait 432000

Il faudrait à cette jettée le même couronnement qu'à celle de l'Est en Pierre de taille batie en Possolane, ce qui fait comme ci-dessus la somme de 144000

Total des jettées à Pierre seche 1296000 livres

(p.10) Il est évident qu'on panchera d'abord du coté du meilleur marché, mais cependant on ne se decidera pas facilement pour la Pierre Seche, quand on saura que depuis plus de 45 ans que le canal du Grau d'Agde est bati au bout de la jettée de l'ouest, on y jette regulierement toutes les années pour trois ou quatre mille francs de Pierre sans avoir gagné une seule toise de longueur, au

lieu qu'on en auroit gagné plus de 25 si on y eut employé des encaissements sans qu'il en eut coûté d'avantages d'ailleurs dans les ouvrages publics il faut faire attention à la solidité et non au prix. Cette maxime bien établie, je proposerai les encaissements avec des Rédents comme la figure ci-jointe. Il n'est pas douteux



que les angles saillants des Rédents ne servissent infiniment à rompre la fureur des vagues. ce qui en premier lieu garantirait beaucoup les jettées des torts que pourrait leur faire la violence des eaux, et en second lieu empêcherait l'abordage des dites jettées. Cet objet augmenterait la dépense de près d'un tiers.

Canal Projeté. La Rade une fois construite, il faudrait nécessairement que le canal de communication des deux mers y vint aboutir. Cette communication serait plus courte en la faisant directement de Saint Martin à la rivière d'heraut. mais deux raisons s'opposent à cet emplacement. la première est que le terrain depuis le bord de la rivière jusqu'à l'étang de Saint Martin est tout pierreux, et qu'on ne pourrait y travailler qu'en pétardant. la seconde, plus essentielle encore, est qu'en plaçant le canal dans cette partie, on éloignerait la communication des étangs qui aboutissent à Cete et à Montpellier. Cette dernière ville étant le centre des richesses de la Province, et étant à son corps politique ce qu'est au corps humain, le cœur, qui reçoit

(p.11) et renvoie sans cesse le sang dans les parties les plus éloignées, il est absolument nécessaire de lui faciliter tous les moyens possibles pour cette circulation. son commerce souffrirait beaucoup si les marchandises étaient obligées de descendre la rivière d'heraut, qui n'est pas toujours navigable par ses débordements, de passer l'Ecluse Ronde pour ensuite rentrer dans la rivière, la descendre encore jusqu'au près de son embouchure pour prendre le canal qui irait à la Rade ; au lieu qu'en quittant l'étang de Thau, ses marchandises iraient en droite ligne et sur le même niveau jusqu'à la Rade. d'ailleurs le canal projeté dans cette partie se trouve toujours dans un fonds sablonneux, à la réserve d'environ 400 Toises qui se trouvent à la hauteur de la Clape, où l'on rencontre un terrain tout pierreux, et où l'on voit les vestiges d'une ancienne ville, dont le nom d'Ambonne est venu par tradition jusqu'à nous et où, selon les apparences on trouverait dans les fouilles bien des antiquités.

Ce canal, qui, partant des Onglous, viendrait aboutir à la Rade, aurait à peu près dans toute sa longueur 2500 Toises. Il lui faudrait douze toises de largeur et

neuf pieds de profondeur, qu'on pourrait exploiter à huit francs la toise cube, l'un portant l'autre.

ce qui monterait à la somme de 360 000 livres

Ce surcroit de dépense ne saurait être un obstacle à sa construction, si l'on fait attention que tous les projets que j'ai donné pour se procurer la finance, ne rejaillissent nullement sur le peuple. Celui de la taxe sur les chiens serait le seul

(p.12) ou il pourrait contribuer, mais il n'y serait pas forcé. il n'est pas douteux qu'un bon règlement sur cet objet n'épargnerait dans le Royaume une grande consommation de grains, qui se fait de plus que ne l'exige le nombre de ses habitants. Il est peu de paisans dans cette Province, qui n'ait son chien qui vit tant bien que mal et qui n'a de l'embonpoint que lors de la maturité des raisins. ainsi la réduction des chiens serait sans contredit utile au public, sans porter un grand revenu au Souverain. aussi je la propose plutôt comme une police d'Etat, que comme une ressource ; et dans ce cas c'est beaucoup que d'ajouter à l'utilité publique un revenu, quelque modique qu'il soit; Supposons les réduits seulement à cinq cents mille dans le Royaume à 3 livres d'imposition chacun. Ce nombre tout mince qu'il est, fournirait quinze cents mille francs, qui dans deux ans sont plus que suffisants pour construire la Rade et le Canal projeté.

Non seulement la Rade et le Canal seraient construits en peu de temps, mais l'on verrait bientôt une ville s'élever et sortir pour ainsi dire du sein des eaux, si le Roi donnait liberté de conscience à ceux qui s'y établiraient. les arrière-neveux des bannis du Royaume, lors de la Révocation de l'Edit de Nantes, français au fond du cœur malgré leur expatriation, y accourraient de toutes parts. une partie des richesses immenses dont le fanatisme priva la France dans ce temps malheureux y rentrerait avec eux. Pour les

(p. 13) y fixer plus intimement on pourrait céder à ces nouveaux Colons le vaste plage, qui est depuis le Cap d'Agde jusqu'à la montagne de Cete, qui a au moins quatre lieues de longueur et les étangs de Saint Martin et du Bagnas : terrains incultes et en friche que le travail mettrait bientôt en valeur ; terrain aussi ingrats que l'était naturellement le sol de la Hollande, ou le désespoir, calmé par la liberté, a porté l'industrie humaine presque au-delà de ses bornes.

L'intérêt de la Religion, (motif sacré, puissant et respectable pour la saine raison, mais prétexte spécieux, dangereux et redoutable pour la folle passion) dans un siècle moins éclairé que le notre mettrait à coup sûr un frein insurmontable à une pareille proposition. mais grâce à Dieu les ténèbres de l'ignorance se sont dissipées, et comme le remarque fort bien un sage auteur, qui a travaillé sous les yeux et par ordre du Gouvernement à l'histoire de ce Royaume ; "c'est à l'esprit de Philosophie et j'ose le dire, à l'étude mieux réfléchie des institutions divines que nous avons l'obligation de connaître, ce que nous devons à Dieu, à nos

semblables, à nous même, et d'être enfin convaincus que la piété véritable n'a rien de commun avec le fanatisme. Il a fallu la Révolution de trois siècles et il en a coûté à l'Europe le sang de plusieurs millions d'habitants, pour accoutumer les hommes à distinguer deux objets si différents". (Histoire de France, de l'abbé Velli, continué par M. Vilaret. T:13. p. 185)

.....
Résumé

La Rade de Brescou paroît être aussi propre à servir d'asile à la marine Royale, qu'à réunir tout le Commerce Extérieur du Languedoc dans son vrai centre.

(p. 14) Les sondes si souvent répétées et si constamment les mêmes, surtout après les débordements de 1766, qui transformèrent toutes les plages de ces cantons, prouvent assez que son fonds est invariable.

Sa situation avantageuse, et l'accès facile du port qui pourrait y être pratiqué, y fixerait bientôt tout le Commerce Extérieur de la Province, qui est bien plus important à l'État de réunir que de diviser. Le Commerce maritime du Languedoc, qui ne fournit actuellement que des commissionnaires, n'étant plus précaire fournirait des négociants et des armateurs dont il est dépourvu.

La dépense a toujours arrêté l'exécution d'un projet aussi utile, les moyens que je donne pour y subvenir fourniraient des tributs qui ne surchargeraient pas le peuple.

L'humanité réclame en faveur d'un projet aussi bon qu'utile et nécessaire. Les atterages du Golfe de Lion, si pernicieux et si redoutables à tous les marins, ne leur offriraient dorénavant presque plus le danger ; puisqu'avec les gros tems d'Est et de Sud-Est, qui sont les seuls à craindre dans ces parages, les vaisseaux entreraient vent arrière dans la Rade ou Port que l'on construirait à Brescou.

Les fortunes des négociants, cette portion de citoyens si utile à l'État, et que le Ministère honore aujourd'hui si dignement de sa protection, ne seraient plus exposées aux funestes alterations qu'elles n'éprouvent que trop souvent sur nos Plages.

La vie des navigateurs, cette espèce d'hommes si nécessaires, si profitables et si rares dans les besoins pressants, serait moins au hasard dans ces mers.

(p. 15) En multipliant les Ports, on multiplierait les vaisseaux : le nombre de ceux-ci entraîne nécessairement celui des matelots. La marine en deviendrait plus florissante, le commerce plus solide et plus brillant ; que d'objets intéressants pour un bon Patriote ?

.....
 Toisé des quais de la riviere d'heraut à Adge

Comme les quais de la riviere d'Agde peuvent passer pour les plus beaux de l'univers, par leur etendue, on sera bien aise d'en voir ici le toisé.

Rive gauche de la riviere :

Depuis les moulins jusqu'aux Cazernes	210 toises	
Depuis les casernes jusqu'aux chantiers	385 toises	
Depuis les chantiers jusqu'à la jettée de l'Est	1 508 toises	4 pieds

Rive droite de la riviere :

Depuis le canalet de l'Ecluse Ronde		
jusqu'a la jettée de l'Ouest.....	<u>1 982 toises</u>	<u>2</u>
	4 086	0
Jettée de l'Est.....	379	0
Jettée de l'Ouest.....	<u>404</u>	<u>5</u>
Total	<u>4 860 toises</u>	<u>5 pieds</u>

Le Pelletier des Ravinieres Cap^e milice Garde Cote
 Compe d'Agde.

