

des mines, à l'arrosage d'une partie de la plaine du Forez, et au mouvement des usines de la vallée de Gier. Enfin tout est si bien coordonné dans ce plan de canal, que la minutie des détails lui a valu cette plaisanterie, où nous trouvons un éloge : rien n'y manque, rien, si ce n'est pourtant le poisson, le rechaud et la poêle à frire. Ce n'est point là de l'ironie, c'est de la gaité, et nous sommes en France.

Quoiqu'il en soit, il faut suivre M. Bergeron dans tous ses calculs, et l'on ne rit plus. Les données en sont justes et lumineuses ; s'il y a erreur, cette erreur enchante, sourit, comme la vérité vêtue du riche manteau de la fable.

Cette entreprise de la jonction des deux fleuves par la galerie *Bergeron* n'exige pas une force surhumaine, elle ne dépasserait pas pour son exécution les ressources d'une compagnie d'actionnaires un peu puissante.

Au résumé, M. Bergeron ne propose de faire, que ce qu'a fait lui-même en 1758, seul et de ses propres ressources le duc de Bridgewater dont il nous cite l'exemple en ces termes :

« A un âge où l'on cherche ordinairement les plaisirs, quand on a pour se les procurer un beau nom et une immense fortune, le jeune duc de Bridgewater songea à doter son pays d'une voie de communication nouvelle, et à donner le premier élan au mouvement industriel qui devait rendre la nation anglaise la plus riche de toute la terre.

« Il possédait à *Walden-Moor* des mines de charbons très-importantes, situées par rapport à *Manchester*, centre des consommations, à peu près de la même manière que *Rive-de-Gier* et *Saint-Etienne* se trouvent placés à l'égard de *Lyon*. La houille extraite suivant la méthode ordinaire, c'est-à-dire au moyen de puits, était transportée jusqu'à *Manchester* par une route ou par la rivière d'*Irwell* qu'il