

dans laquelle s'est accrue la fortune publique depuis le moyen-âge jusqu'aux temps voisins des nôtres. On le voit se décupler depuis l'année 1495 jusqu'à l'année 1707. De même, au moyen d'inductions comparatives empreintes d'une précision mathématique, M. Mantellier va jusqu'à constater le nombre des bateaux qui passaient annuellement sous les ponts d'Orléans.

Le sel fut la seule denrée qui ne suivit pas la progression de ce tonnage. Cette différence tient à des causes qui sont longuement étudiées et expliquées dans un paragraphe de près de cinquante pages qui formerait à lui seul une monographie achevée de l'impôt du sel et des gabelles en France. Ce fragment abonde en aperçus neufs et curieux ; il édifie pleinement sur cette question capitale qui a toujours préoccupé les gouvernements et les populations. C'est une excellente étude d'économie politique et commerciale que nul ne lira sans fruit et dont les hommes spéciaux feront surtout leur profit.

Le chapitre xiii intéresse vivement ; il donne une esquisse vivante et animée des voyages sur la Loire aux xv<sup>e</sup>, xvi<sup>e</sup> et xvii<sup>e</sup> siècles. Signalons celui du duc d'Orléans qui fut plus tard le roi Louis XII et qui exécutait en 1469 le trajet de Châteauneuf à Blois. Le 9 mai il s'arrête à Orléans et y est fêté par une réception princière. La relation de ces fêtes, puisée aux sources authentiques, évoque et peint sur le vif la vie publique d'une grande cité dans les jours de gala de ce temps là. Je sais gré à l'auteur d'avoir rappelé dans ce même chapitre le voyage de M<sup>me</sup> de Sévigné en septembre 1676. La spirituelle marquise, dans quelques lignes tombées de sa plume, en dit plus qu'un long récit sur les longueurs et les ennuis de ce voyage par eau (1).

(1) En 1680, elle s'embarquait de nouveau pour aller à Nantes, et devait regretter en reprenant le fleuve la rapidité du voyage par terre qui,