

OBSERVATIONS

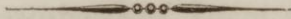
EXPOSÉES

AU CONSEIL GÉNÉRAL D'AGRICULTURE,

PAR LE BARON CHARLES DUPIN,

POUR MOTIVER LE DISSIDENTIMENT DES MEMBRES COMPOSANT
LA MINORITÉ DE LA COMMISSION DES SUCRES.

SÉANCE DU 11 JANVIER 1842.



Les opinions préconçues par la majorité de la Commission des sucres, après avoir été présentées dans un rapport très-étendu, sont résumées dans les conclusions suivantes :

LA COMMISSION PROPOSE :

« 1° De maintenir la loi du 3 juillet 1840, qui a établi entre les deux sucres, colonial et indigène, une pondération de droits *équitable*;

2° D'élever de 20 fr. la surtaxe sur les sucres étrangers;

3° D'élever à 75 pour cent le rendement sur le sucre étranger;

4° Que, dans tous les cas, il soit pris des mesures propres à éviter l'encombrement du marché et à exciter les colonies à la production de denrées

intertropicales, autres que le sucre; et qu'à cet effet il soit fait en leur faveur une réduction aux droits d'entrée qui frappent aujourd'hui ces produits. »

Immédiatement après la lecture de ces conclusions, M. le baron Charles Dupin, membre de la Commission, s'exprime en ces termes :

MESSIEURS,

Le Gouvernement, pour satisfaire à des plaintes trop bien constatées, pour remédier à des souffrances dont lui-même a reconnu l'existence, le Gouvernement, dis-je, vous consulte; il veut apprendre de vous quelles modifications pourraient être apportées à la législation sous le régime de laquelle tant de maux se produisent et s'enveniment. Votre Commission vous propose de maintenir le *statu quo*, dans la partie la plus fatale de cette législation.

Le Gouvernement vous déclare que l'inégalité des taxes entre le sucre métropolitain et le sucre colonial, est pour l'État une source de pertes graves, dans un moment où le trésor a besoin de toutes ses ressources, afin de ne pas tomber dans l'abîme du déficit! Pour remède à ce danger, votre Commission vous propose de diminuer les recettes du trésor, par la réduction des droits que payent les productions intertropicales autres que le sucre.

J'examinerai la portée ainsi que les conséquences de chaque proposition. Mais, dès le premier abord, il est évident qu'elles sont, pour le ministère, inacceptables; elles aggravent la situation du trésor public, et n'offrent que de vains palliatifs aux souffrances multipliées, insupportables, chez une foule

de cultivateurs de la betterave, et chez tous les cultivateurs de la canne à sucre.

Je me hâte d'aborder la plus grave des questions sous le point de vue qui convient spécialement au Conseil *général* de l'agriculture française.

Ce titre de Conseil général vous est donné pour que vous embrassiez, dans son ensemble, l'intérêt agricole de toutes les parties du royaume, qu'elles soient continentales ou d'outre-mer. Vous devez concevoir cet intérêt universel comme résultant, non pas d'une culture particulière en un lieu particulier, mais de toutes les cultures comparables mises en balance, avec impartialité, par votre sagesse et par votre expérience.

C'est sous ce point de vue supérieur que je veux exposer devant vous l'état, les droits, les réclamations des cultivateurs des deux végétaux dont le sucre est extrait. Sans préjugé topographique, je commence par la métropole.

Si vous consultez les états officiels publiés, en premier lieu par la Commission législative la plus bienveillante pour le sucre indigène, et depuis par l'administration des contributions indirectes, vous trouvez les faits suivants :

Nombre des départements adonnés à l'exploitation de la betterave à sucre.

	DÉPARTEMENTS.	FABRIQUES.
Récolte de 1838	55	555
Récolte de 1839	43	420
Récolte de 1840	42	389 (1)

(1) Outre ce nombre, on comptait 30 fabriques qui, ne con-

Dès à présent le nombre des départements où la sucrerie de betterave est exploitée n'est donc plus égal à la moitié du royaume. Cette industrie a déjà disparu de treize départements qui l'avaient tentée sans succès.

Parallèle des sucres de betterave fabriqués avec les récoltes de 1838 et 1840 : produits officiellement constatés :

DÉPARTEMENTS.	CAMPAGNES			
	1838 - 39.		1840 - 41.	
	Fabri-ques.	Sucre produit.	Fabri-ques.	Sucre produit.
Du Nord.	155	18,031,178 ^k .	155	13,735,856 ^k .
Pas-de-Calais.	109	7,231,829	74	4,877,020
Aisne.	51	4,212,089	36	2,857,074
Somme.	47	3,559,159	36	2,299,825
Oise.	10	192,474	7	527,937
Puy-de-Dôme.	13	629,793	12	477,909
Seine-et-Oise.	6	795,354	4	220,186
6 départements principaux.	236	16,620,698	169	11,259,951
35 départements.	129	4,847,572	65	1,778,457

tinuant plus à travailler, avaient encore quelques sucres en charge.

Si nous comparons les résultats obtenus dans les deux récoltes ainsi rapprochées, voici la diminution dans la quantité des produits :

Pour le département du Nord, moins de 24 p. cent.
 Pour 6 départements septentrionaux intermédiaires 32 p. cent.
 Pour 35 départements du Centre et de l'Est 65 1/2 p. c.

Le changement qui s'opère dans la réduction des cultures suit une marche évidente. L'exploitation des betteraves à sucre diminue plus rapidement dans les départements intermédiaires que dans le département du Nord; elle diminue deux fois plus encore dans les départements du Centre et de l'Est.

Voici quelle était, de 1840 à 1841, l'importance relative des produits dans les trois catégories de départements :

	SUCRE DE BETTERAVE.
Pour le département du Nord . . .	13,735,856 kil.
Résultat moyen pour chacun des 6 départements intermédiaires . . .	1,876,658
Résultat moyen pour chacun des 35 départem ^{ts} de l'Est et du Centre.	50,813

Ainsi le seul département du Nord produit *sept fois autant* que le département moyen intermédiaire, et *deux cent soixante-dix fois autant* que chacun des autres départements (valeur moyenne), où l'on fabrique le sucre de betterave.

Les désavantages excessifs de ces derniers départements, les désavantages graves encore des départements intermédiaires, font, par conséquent, disparaître avec une grande rapidité l'industrie du sucre de betterave dans tous ces départements :

cette industrie tend à se concentrer dans le département du Nord et dans un très-petit nombre d'autres localités purement exceptionnelles.

(Ici les membres du Conseil général pour le département du Nord interrompent l'orateur, et réclament en faveur de leur département.)

Je prie mes honorables collègues d'avoir la bonté d'observer que je n'émetts aucune opinion dont puisse s'offenser la contrée qu'ils représentent : je me borne à laisser parler les faits eux-mêmes.

J'ai pris les états officiels publiés par le Gouvernement et par les Chambres; j'en ai déduit, par la plus simple opération de l'arithmétique, les proportions que je viens de citer, et dont les valeurs très-remarquables excitent de si vives récriminations. Que mes honorables collègues aient la complaisance de vérifier mes calculs, ils les trouveront exacts; je ne conçois pas, je l'avoue, que des esprits sages puissent être offensés par des chiffres, et surtout par des chiffres qui constatent l'immense supériorité du département particulier d'où je vois jaillir l'irritation.

Je rentre dans l'examen des intérêts généraux.

Dès l'année dernière, vous le voyez, l'intérêt de 44 départements à la culture de la betterave employée par les sucreries était nul.

L'intérêt de 35 autres départements n'était plus, valeur moyenne, qu'un deux cent soixante et dixième de l'intérêt unique, isolé, du département du Nord.

Et l'intérêt pour chacun des six départements qui s'adonnent le plus à la fabrication du sucre de betterave, après le département du Nord, n'était plus

qu'un septième en importance, comparativement à l'intérêt particulier de ce dernier département.

Ainsi, l'évidence des faits proclame que l'industrie du sucre de betterave ne peut pas subsister, et qu'elle disparaît avec rapidité de tous les départements, excepté du département du Nord.

Par conséquent, si l'on veut parler au nom des intérêts généraux de la fabrication, au nom des intérêts généraux du commerce, il faut le dire avec fermeté, pour 85 départements français, sur 86, ces intérêts deviennent de plus en plus étrangers à la culture de la betterave à sucre, à la fabrication du sucre de betterave.

Reste, par conséquent, en définitive, pour l'avenir le plus prochain, les intérêts spéciaux et particuliers d'un seul département, le département du Nord.

En ramenant à ce terme inévitable les intérêts prétendus généraux pour la France, de la betterave exploitée afin d'en extraire le sucre, je ne veux, par un tel moyen, affaiblir en rien la valeur intrinsèque de la culture de la betterave et de l'industrie qui tire le sucre de cette racine.

Mais j'ai dû montrer au Conseil général de l'agriculture, qu'on s'efforce à tort de présenter, je le répète, comme un intérêt général de l'agriculture et de l'industrie, ce qui n'est en définitive que l'intérêt particulier et local de cette culture, et des exploitations qui s'y rattachent, dans un département et tout au plus dans quelques arrondissements limitrophes.

A mesure que le département du Nord écrase

les cultivateurs et les exploitateurs des autres départements, les fabriques de sucre de betterave disparaissent avec rapidité dans ceux-ci, par l'effet d'une concurrence que ces derniers ne peuvent soutenir.

Au milieu de ces ruines successives, les cultivateurs et les exploitants de betterave à sucre, qui bientôt vont succomber sous une telle concurrence, demandent à haute voix que le Gouvernement restitue aux colonies la culture exclusive et l'exploitation des plantes à sucre; leurs pétitions, de plus en plus nombreuses, arrivent au Ministère. Devant votre Commission sont comparus des propriétaires respectables, mandataires des cultivateurs et des exploitants des départements les plus importants après le département du Nord. Les départements du Pas-de-Calais, de la Somme, de l'Oise, etc., demandent hautement de cesser la fabrication du sucre de betterave; chaque jour nous apprenons qu'un nouveau département forme le même vœu. Il y a plus : dans le département du Nord, les opinions ne sont pas unanimes. De nombreux cultivateurs de betterave, moins avantageusement situés, demandent à cesser la fabrication du sucre indigène, pourvu qu'on les indemnisse de la perte actuelle que leur ferait supporter la cessation subite d'une industrie dont l'avenir les alarme.

Reste donc, en définitive, un très-petit nombre de très-gros fabricants, dont les usines bien situées sur des canaux à proximité de la houille, peuvent apporter à très-bas prix leurs matières premières :

eux seuls doivent ruiner tous leurs concurrents, quel que soit le taux de l'impôt ; eux seuls profiteraient de la ruine des colonies et des ports, si l'on continuait, pour accroître encore leur richesse de monopole, une inégalité de taxes, insoutenable en principe et qui fait périr les colonies.

Et pourquoi le Gouvernement sacrifierait-il quatre belles colonies à l'opulence exceptionnelle et conquise, aux dépens du trésor public, par quelques exploitants du seul département du Nord ?

Aux yeux du Conseil d'agriculture, la culture opérée par des Français qui s'éloignent du séjour si doux de la mère patrie, qui bravent le climat de la zone torride, ses épidémies, ses ouragans et ses tremblements de terre, pour féconder la France extérieure et pour ajouter aux produits dont l'ensemble constitue la richesse nationale ; à vos yeux, Messieurs, ces cultures ne seraient-elles pas aussi françaises que celles d'aucun département continental ? Personne ici n'oserait soutenir cette étrange iniquité.

On a parlé du sol *exigu* de nos quatre colonies. Ce sol surpasse pourtant douze millions d'hectares, c'est-à-dire, près du quart de la France, et *vingt et une fois le département du Nord*.

On n'a pas pu contester un autre fait essentiel, que le premier j'ai mis en lumière, fait qui domine la question agricole.

J'ai démontré que, suivant l'état d'enfance, de médiocrité ou de perfection des exploitations de sucre indigène, pour produire les 27 millions de

kilogrammes de sucre constatés pour récolte annuelle, il suffisait :

dans le 1^{er} cas de..... 20,000 hectares.

dans le 2^e de..... 17,000

dans le 3^e de..... 14,000

On affirme que l'administration a constaté dix-neuf mille hectares de betteraves à sucre; je l'accorde. Mais en quoi cela peut-il affaiblir la réputation que j'ai faite des sophistes qui prétendaient que l'immense étendue des cultures *de betterave à sucre* changeait la face générale de l'agriculture du royaume, et fournissait à la masse de la population *un énorme accroissement de bétail* ?

Je l'ai prouvé, par un raisonnement qui porte avec lui son évidence et qu'on n'a pas réfuté : plus on enlève de jus à la betterave, et moins il reste, dans le marc appauvri, de substance nutritive.

J'ai fait voir qu'aujourd'hui ce marc n'étant plus que *le cinquième* du poids de la betterave, n'en représente plus la valeur nutritive que *pour une faible fraction*.

Des réponses captieuses, et peu fondées, ont été mises en avant afin de prouver que le jus de la betterave en était la partie la moins nutritive, ou plutôt que ce jus *n'était pas du tout nutritif*; en sorte qu'on réservait dans le marc, dans le résidu, si je puis parler ainsi, la *quintessence* et la *totalité* de l'alimentation.

Je n'ai pas voulu m'en rapporter à ce que je puis avoir de connaissances chimiques, ni présenter mon opinion comme décisive. Je suis allé con-

sulter deux de mes confrères à l'Académie des sciences : les deux hommes qui font le plus autorité sur ces matières. Le premier, M. Dumas, que le Gouvernement même a chargé de faire des expériences sur la fabrication du sucre indigène, travail dont il s'est acquitté de manière à mériter que les résultats constatés par lui fussent acceptés comme démonstratifs par le Ministère et les deux Chambres; le second est M. Payen, si connu par ses belles expériences sur la faculté reproductive des diverses natures d'engrais, et par ses recherches sur la décomposition de la farine des céréales.

Tous deux, consultés séparément, se sont accordés pour déclarer qu'un kilogramme du marc restant, après l'extraction du jus de la betterave, ne pouvait pas être considéré comme contenant plus de matière nutritive qu'un kilogramme de betterave dans son état naturel.

Donc l'opération qui réduit *cent* kilogrammes de betteraves à *vingt* kilogrammes de marc, réduit purement et simplement la matière nutritive à donner au bétail, dans le rapport de *cent* à *vingt* ou de *cinq* à *un*.

A cela la Commission répond, avec impassibilité, qu'elle n'est pas persuadée. A la bonne heure : cela peut être plausible au sein du Conseil général de l'agriculture. Mais au sein de l'Académie des sciences, en face de l'expérience, de l'évidence et de la raison, il ne serait pas permis de refuser ainsi sa persuasion. Voilà pourquoi l'Institut de France est une gloire pour la France, et fait autorité chez tous les peuples civilisés.

En définitive, quand même vous planteriez par année vingt mille hectares en betteraves à sucre, le marc réservé pour les bestiaux équivaldrait seulement à la totalité des betteraves tirées de quatre mille hectares et données directement en nourriture aux animaux, *sans extraction de jus*.

Donc cette extraction de jus, au lieu d'ajouter aux facultés nutritives du bétail qu'offre l'agriculture française, soustrait à l'alimentation des animaux l'équivalent de *seize mille hectares sur vingt mille*. Voilà la simple vérité.

Ceci vous explique un fait très-bien constaté par MM. Lacave-Laplagne et d'Argout, dans leurs savants rapports aux Chambres législatives.

Le département du Nord, ce producteur par excellence de quatorze à vingt millions de kilogrammes de sucre de betterave, lui qui devrait alimenter avec son marc des quantités prodigieuses de bétail, il n'a pas pu présenter trace de cette augmentation.

Au contraire, les deux rapporteurs que j'ai cités démontrent qu'il faut suppléer, par des importations de bétail qui sont de plus en plus grandes, à l'insuffisance des bêtes à cornes, dans le département du Nord.

Remarquez, Messieurs, que l'extrême consommation d'engrais nécessaires à la culture des betteraves à sucre, est prise aux dépens d'autres cultures, ce qui les rend de plus en plus rares, et par conséquent *les fait renchérir* : premier inconvénient.

Ces engrais, retirés à d'autres cultures, auraient donné des produits en partie consommés par le

bétail; autre cause de diminution dans la viande de boucherie : second inconvénient.

Des huit à dix mille hectares de terres affectés dans le département du Nord à la culture de la betterave à sucre, une partie se trouvait jadis en prairie. Or, cinq hectares en betteraves à convertir en sucre, lesquels sont l'équivalent d'un seul hectare en betteraves qui seraient en totalité consommées par des bestiaux, se trouvent bien inférieurs en qualités nutritives à cinq hectares de bonnes prairies : nouvelle source de diminution.

Les exploitants de sucreries betteravistes ont aussi pris une grande quantité d'hectares de terre consacrés jadis à la culture des lins et des autres plantes oléagineuses, au grand détriment des consommateurs. De là le renchérissement déplorable des graines oléagineuses et des lins.

Ici, Messieurs, je puis citer un rapport sur les tarifs, d'autant plus probant à mes yeux, qu'il est l'œuvre d'un membre de la majorité de votre Commission des sucres.

Dans ce rapport, dont vous avez accepté le résultat, puis adopté les conséquences, je trouve les quantités de graines de lin étrangères importées en France, et je les mets en parallèle avec le sucre de betterave produit aux mêmes époques :

Années.	Graine de lin importée:	Sucre de betterave produit.
1834....	5,655,400 kilog.	13,230,211 kilog.
1840....	33,716,200	26,939,897

Le rapporteur déplore avec raison la sortie des

tourteaux de graines oléagineuses, qui servent d'excellents engrais aux terres étrangères, et qui peuvent aussi servir à nourrir le bétail.

Je mets en parallèle les deux années 1834 et 1840, que j'ai déjà rapprochées :

Années.	Tourteaux exportés.	Sucre de betterave produit.
1834....	294,328 kilog.	13,320,211 kilog.
1840....	49,559,500	26,939,897

N'est-il pas évident qu'il aurait mieux valu garder nos tourteaux pour engraisser nos propres terres, et cultiver en plantes oléagineuses nos hectares sacrifiés à la betterave à sucre, au grand détrimment du trésor ? Alors, nous n'aurions pas vu ce déplorable accroissement d'entrées de lins étrangers, que notre agriculture aurait aisément remplacés.

Années.	Lins importés et mis en consommation.	Sucre de betterave produit.
1834....	1,045,832 kilog.	13,230,211 kilog.
1840....	1,886,986	26,939,897

	Fils de lin et de chanvre importés.	Sucre de betterave produit.
1834....	1,715,109 kilog.	13,230,211 kilog.
1840....	6,879,249	26,939,897

Ajoutons qu'en 1841 les importations de fils étrangers sont beaucoup plus considérables qu'en 1840. Voilà donc un mal qui s'aggrave de plus en plus, et pour lequel il est urgent d'adopter un remède avantageux à tous égards.

N'est-il pas évident, en effet, à la seule inspection des résultats dont j'ai fait la brève énuméra-

tion, qu'il y aurait pour la France un immense bénéfice à restituer dans nos départements du Nord toutes les excellentes terres, actuellement usurpées par la culture de la betterave à sucre, pour y substituer la culture du lin et des plantes oléagineuses; tandis que les colonies produiraient, à meilleurs termes, le sucre nécessaire à notre consommation? Notre agriculture aurait la même production totale de sucre; elle gagnerait de plus de magnifiques récoltes en lins, en graines oléagineuses, dont elle est maintenant privée.

Voilà l'intérêt *général* de l'agriculture française.

Voilà les compensations très-réelles et très-efficaces que cet intérêt général présente à nos départements du Nord, pour l'abandon des exploitations sucrières qu'il est important, qu'il est avantageux de restituer à leur climat naturel, à leur production vraiment économique, à celle qui rendra le plus au trésor sans grever le consommateur, à celle enfin qui maintiendra l'activité de notre navigation et la prospérité de nos ports.

Dans les explications que j'avais soumises aux trois Conseils, je m'étais fait, pour ainsi dire, une loi de convenance en évitant de traiter les questions de commerce maritime et de navigation; non pas que j'ignorasse les faits relatifs à ce nouvel ordre de questions, mais parce que, dans votre Conseil spécial, ainsi que dans l'assemblée des trois Conseils, je pensais que les membres du Conseil *général de l'agriculture* devaient surtout prendre en considération les intérêts *agricoles*.

Votre Commission, au contraire, glisse avec

une admirable rapidité sur l'ensemble des intérêts agronomiques, et s'étend avec complaisance sur les questions relatives à la navigation.

Comme j'appartiens depuis ma première jeunesse au service de la marine, il me sera facile de suivre la majorité de votre Commission sur ce nouveau terrain, et de lui signaler la source de ses illusions, pour employer l'expression la plus polie.

Les honorables agriculteurs qui composent la majorité de votre Commission, sont persuadés que le ministère de la marine se trompe lorsqu'il regarde la navigation des colonies comme une portion considérable de ses ressources navales; ils sont persuadés que les officiers de vaisseau se trompent lorsqu'ils regardent les voyages entre la France et les colonies comme une école importante pour la formation des marins; enfin, ils sont persuadés que les armateurs et les commerçants des ports se trompent lorsqu'ils regardent le commerce entre la France et les colonies comme un des plus précieux, et pour eux et pour la patrie tout entière. Examinons, apprécions ces prétendues erreurs, imputées aux officiers de la marine, ainsi qu'aux négociants, aux armateurs, aux constructeurs français, par d'estimables agronomes.

Commençons avant tout par reconnaître que la navigation qui s'opère entre la France et ses colonies a diminué, trop malheureusement, de son importance relative depuis dix années.

Lorsque cent mille tonneaux de produits sont transportés entre la France et les colonies transatlan-

tiques, nous trouvons, pour les transports opérés entre la France et l'étranger :

En 1830.....	290 mille tonneaux.
En 1840 (1).....	551 mille tonneaux.

Cette infériorité croissante des transports opérés entre la France et les colonies est énorme; elle est profondément affligeante; elle doit inspirer à tous les amis de la force navale le plus vif désir de la faire cesser. Mais, comment pourrait-elle ne pas exister, lorsque, par une étrange inconséquence, nous employons tous nos efforts afin de favoriser notre navigation avec les contrées étrangères, et de la défavoriser avec nos propres colonies? Pourrait-on trop déplorer une pareille inconséquence!

En ce moment, dans l'état actuel de sa plus grande défaveur, résultat d'une législation imprévoyante, voyons néanmoins si la navigation stationnaire des colonies est peu de chose pour l'État.

Dans cette navigation entre la France et l'étranger *par bâtiments français*, nous trouvons :

Valeurs des objets transportés (1840).

1° Produits français échangés avec l'univers étranger.....	271,945,952 fr.
2° Produits français échangés entre la France et ses colonies.	122,649,973

(1) Il est nécessaire de remarquer que l'année 1840 est, pour les récoltes coloniales, une des plus médiocres qu'on ait vues depuis dix ans; la seule année 1837 a présenté de plus pauvres résultats. Cela seul peut nous expliquer comment les ventes de 1840, favorisées d'ailleurs par les alarmes de la guerre, n'ont pas été plus désastreuses, quant aux prix.

Ce simple rapprochement fait voir à quel point les échanges opérés entre la métropole et ses colonies transatlantiques sont d'un grand avantage pour le commerce, les fabrications et l'agriculture de la France.

Si le commerce colonial n'était pas écrasé par la faveur et les immunités accordées à la betterave, il représenterait, en produits français, pour plus de cent cinquante millions d'échange et de transports; c'est-à-dire au delà de la moitié des produits transportés par navires français chez tous les peuples du monde.

Qu'on juge, par là, de l'extrême importance que les ports maritimes attachent à conserver un genre de navigation qui transporte encore aujourd'hui dans les colonies une valeur égale aux quarante-cinq centièmes des produits nationaux échangés, *par navires français*, avec tous les peuples du monde.

Ainsi, premièrement, ce n'est point à tort, ni par une cupidité puérile, que les commerçants et les armateurs des ports métropolitains regardent comme un des éléments essentiels de leur richesse, la conservation et le retour à la prospérité de leurs échanges avec nos colonies océaniques.

Expliquons, maintenant, les intérêts réels attachés à la navigation que vivifie le commerce de ces mêmes colonies avec la métropole.

Si nous nous bornons à considérer la navigation relative au commerce, nous pouvons la décomposer en trois parties distinctes, que je résumerai

dans le tableau suivant, conclu des documents officiels publiés pour l'année 1840.

Somme des voyages accomplis pour le commerce maritime, par des navires français.

		NOMBRES TOTAUX		
		Navires.	du tonnage.	des équipages.
1° avec les colonies	{ de l'Océan.	798	175,017	10,398
	{ de la Méditerranée.	1,214	106,665	8,471
			281,682	18,869
2° avec l'étranger.		12,343	1,003,390	95,823
3° de France en France : <i>cabotage</i> .		112,374	3,045,038	433,702

Au seul aspect de résultats de ce genre, la majorité de votre Commission se croit autorisée à conclure que la navigation coloniale disparaît, pour ainsi dire, devant la grandeur de la navigation de long cours avec l'étranger, et surtout devant la navigation du cabotage.

Votre Commission s'extasie en contemplant la magnifique école offerte à la navigation par le cabotage; école qu'elle déclare hardiment supérieure à la navigation des Antilles, de Cayenne et de Bourbon pour former d'excellents et d'innombrables marins. Rectifions ces erreurs.

Pour donner au tableau qui précède la signification qu'il doit avoir aux yeux des commerçants, ainsi qu'aux yeux du Gouvernement, il ne faut pas seulement énumérer les voyages, il faut en calculer l'importance et l'étendue.

Vous concevez, d'abord, que le transport d'un tonneau de sucre qui parcourt à peu près 5000 lieues pour venir de Bourbon en France, représente

une navigation autrement coûteuse, autrement profitable, pour l'armateur du navire et pour le négociant, que les transports d'un tonneau de pierre ou de chaux entre le Havre et Honfleur, entre Bordeaux et Blaye, entre Marseille et la Ciotat : transports qui comptent, cependant, pour autant de voyages, quoiqu'ils ne présentent que quelques lieues à parcourir.

Pour avoir la plus fidèle expression de l'importance comparée des diverses navigations, il faut multiplier les tonnages par les espaces qu'on leur fait parcourir.

J'ai fait par approximation ce calcul long et fastidieux, en voici les résultats :

Nombre total exprimant le produit des tonneaux transportés, par les espaces parcourus, en prenant pour unité de mesure un tonneau transporté à une lieue de quatre kilomètres.

Voyages entre la France et :

1° Les colonies océaniques.....	437,500,000 tonneaux.
2° Les colonies méditerranéennes.	31,998,000
3° L'Europe entière.....	352,600,000
4° L'Asie, l'Afrique et l'Amérique.	526,800,000
5° La France : cabotage.....	450,000,000

Total..... 1,798,898,000 tonneaux.

Ainsi la navigation des colonies océaniques, celles qui cultivent la canne à sucre, présente une importance réelle qui tient le milieu entre l'importance des deux navigations de la France, premièrement avec l'Europe entière, secondement avec l'Afrique, l'Amérique et l'Asie prises ensemble.

Enfin la navigation totale des colonies surpasse en poids multipliés par les espaces parcourus ces transports du cabotage qui figurent représentés dans les états officiels de la douane par des chiffres écrasants.

Si la navigation des colonies océaniques n'était pas *la plus parfaite de toutes*, celle qui s'exécute pour des cargaisons d'un même poids avec le moindre nombre de matelots, la totalité des mois de navigation multipliés par les équipages embarqués suivrait proportionnellement les valeurs relatives que nous venons d'indiquer pour les tonnages ; mais il n'en est pas ainsi.

Poids moyen transporté par homme d'équipage.

Navigation entre la France et :

1° Les colonies atlantiques.....	16,820 kilogr.
2° Les colonies méditerranéennes.....	12,592
3° Les pays étrangers.....	10,476
4° La France.....	7,021

La navigation des colonies transatlantiques ne peut parvenir à cette grande supériorité de transports, comparativement à la force des équipages, que par l'embarquement des meilleurs marins et du moindre nombre possible de novices et de mousses.

Au contraire, pour le cabotage on emploie principalement des marins ayant plus de quarante ans d'âge, et dès lors impropres au service de la marine militaire, puis des novices et des mousses.

Ces faits ressortent avec la plus entière évidence des états calculés soigneusement au minis-

tère de la marine, d'après les relevés de l'inscription maritime dans tous nos ports de mer; ces faits, dis-je, démontrent victorieusement aux hommes étrangers à la marine, que le long cours et les voyages aux colonies contribuent davantage à former des matelots propres à servir sur nos grands bâtiments de guerre, timoniers, gabiers, etc.

On fortifiera cette dernière conséquence en comparant le nombre de navires avec leur tonnage.

Nombre moyen de tonneaux par navire, faisant le commerce

1° Avec les colonies océaniques.....	219	tonneaux.
2° Avec les colonies méditerranéennes.	88	
3° Avec les pays étrangers.....	81	
4° Avec la France.....	27	

On voit par ce tableau, qu'en réalité notre cabotage ne s'exerce qu'avec des barques dont le chargement moyen équivalait seulement à celui de quatre diligences!... Ce roulage côtier qui s'exerce, non pas à jour fixe, mais en profitant du beau temps, en relâchant dans les plus petits ports et dans les moindres criques au seul aspect du mauvais temps, ce roulage côtier ne saurait se comparer avec la navigation *hauturière* du long cours, avec toutes les chances des terribles tempêtes du grand Océan, avec celles qu'on éprouve en doublant le cap de Bonne-Espérance, nommé d'abord, à juste titre, le cap des Tempêtes.

Tout en acceptant la vérité de ces observations, se réfugierait-on derrière une dernière objection?

Nous accordons, pourra-t-on dire, que les grandes navigations du long cours, et surtout celles des colonies, forment le mieux les marins au service des grands bâtiments, aux difficultés spéciales des voyages lointains. Mais le cabotage a pour lui de former un nombre d'hommes incomparablement supérieur; il est, à tout prendre, pour la marine une pépinière infiniment plus abondante et plus féconde.

C'est encore une erreur. Afin que sa réfutation devienne plus évidente, adoptons *la classification légale du cabotage et du long cours*, navigations qui sont séparées au nord par le détroit du Sund, au midi par le détroit de Gibraltar.

Tableau comparé du tonnage total transporté 1° dans les voyages de long cours; 2° dans les voyages de cabotage,

	Long cours.	Cabotage.
	Tonneaux	
1° Avec l'Europe (1).....	121,665....	3,663,200
2° Avec l'Afrique.....	6,229....	127,176
3° Avec l'Asie.....	11,151....	60,307
4° Avec l'Amérique étrangère....	167,184....	»
5° Avec les colonies transatlanti- ques.....	173,208....	»
6° Grandes pêches (2).....	141,247....	»
TOTAL du tonnage au long cours.	620,684....	3,850,683

(1) Dans les voyages de long cours sont compris ceux de France en France, où l'on passe de l'Océan dans la Méditerranée, et réciproquement.

(2) Une partie considérable des grandes pêches s'opère pour satisfaire aux consommations *des colonies*.

Vous voyez par là que le tonnage total des navigations de long cours n'est pas même égal au sixième des navigations de cabotage réel. Mais il faut surtout juger de l'importance relative des deux navigations par la durée des voyages.

Nombre moyen de voyages opérés pendant une année par les marins, en ne supposant aucun jour de repos.

1° LONG COURS.	2° CABOTAGE.
3 2/3 voyages.	24 voyages.

A la seule inspection de ces résultats, vous cesserez d'être étonnés, si, contre les assertions que vous avez entendues, je vous affirme et vous démontre que la navigation de long cours emploie plus de marins que le cabotage.

Voici, pour l'année 1840, le relevé par trimestre du nombre de marins embarqués :

	LONG COURS.	CABOTAGE.
Dernier jour de chaque trimestre.	Marins.	Marins.
1 ^{er}	15,270.....	16,636
2 ^e	19,740.....	16,100
3 ^e	18,971.....	15,526
4 ^e	12,467.....	15,838
SOMMES.....	<u>66,448.....</u>	<u>64,100</u>
Moyenne annuelle.	16,612.....	16,025.

N'oublions pas que dans les 16,612 marins employés au long cours, se trouvent surtout les ma-

telots au-dessous de quarante ans, que la marine militaire juge seuls propres à son service. Le cabotage emploie de préférence des hommes plus âgés, des novices, et surtout des mousses, pour accomplir les navigations plus faciles et *moins chèrement* rétribuées par les commerçants.

La différence d'emploi des personnes pour le long cours et le cabotage devient évident par le tableau suivant, conclu des six premiers mois de 1840, avant les armements extraordinaires. Ce qui donne la situation d'un parfait état de paix.

Proportions pour dix mille personnes embarquées.

1° LONG COURS. 2° CABOTAGE.

Officiers mariniers, mate-

lots (classés). 6,683 5,542

Novices (jeunes hommes). 2,350 2,196

Mousses (adolescents)... 967. 2,262

10,000 10,000

Ce simple rapprochement suffit pour montrer combien le long cours a de supériorité sur le cabotage pour l'exercice et l'entretien des officiers mariniers et des matelots classés.

J'ai fait voir que la navigation des colonies l'emporte à tous égards sur le long cours avec l'étranger, autant que le long cours l'emporte sur le cabotage, pour la formation des marins à bord des bâtiments d'un fort tonnage, pour le service de hautes-voiles, de la timonerie, etc.

J'avais exposé déjà les principes qu'on peut dé-

duire de ces divers rapprochements, en présence des trois Conseils généraux de l'agriculture, des manufactures et du commerce, convoqués en 1836; ensuite, en 1839, devant la Chambre des Pairs, afin d'appuyer une pétition signée par quatre mille négociants, armateurs, constructeurs et citoyens de Bordeaux.

Monsieur le ministre de la marine, à cette dernière époque, fit examiner par le Conseil d'amirauté le travail que j'avais effectué pour mettre ces résultats en lumière. L'opinion si compétente de ce Conseil éminent a complètement appuyé les conséquences auxquelles m'avait conduit l'examen approfondi de ces graves questions.

Vous pouvez voir actuellement, *malgré le ralentissement déplorable de la navigation coloniale*, tout ce qu'elle conserve encore de haute importance pour les négociants de nos ports, pour les armateurs et les constructeurs de navires, pour la population dite des gens de mer, pour la population entière du littoral maritime.

Cette importance, il ne faut pas permettre qu'elle diminue davantage; il faut, au contraire, en arrêter la rétrogradation; il faut la rendre à l'accroissement, à la prospérité. C'est le vœu, c'est le but du Gouvernement; notre devoir est de concourir à ce bienfait national.

Restituez aux colonies l'intégralité de leur plus belle culture; restituez à nos marins le transport de la totalité du sucre nécessaire à la France, et vous verrez quel beau développement va prendre, comme par enchantement, la navigation coloniale.

Loin de là : ce qu'on vous propose aujourd'hui, c'est de fortifier par votre vote un état de choses qui, grâce à l'inégalité de l'impôt, accable les colonies, diminue de plus en plus leur part légitime de commerce, et remplace *par la ruine* les bénéfices modérés que les planteurs d'outre-mer seraient heureux d'obtenir.

Ne nous laissons pas abuser par des compensations insignifiantes; misérables palliatifs destinés non-seulement à couvrir, mais à faciliter une décadence qu'ils rendraient irremédiable.

On propose au Gouvernement d'encourager, par des réductions de taxes à l'entrée dans la métropole, les cultures des colonies qui n'ont pas de similaires en France. Cette mesure est louable; elle aura quelques effets utiles, mais graduels et fort lents pour les colonies, en commençant par un sacrifice immédiat sur les revenus publics.

Redisons-le : lorsque le Gouvernement, accablé par le progrès des dépenses, réclame un accroissement de revenus, on ne répond à sa demande qu'en lui proposant en réalité des réductions.

N'oublions pas que les cultures de plantes autres que la canne à sucre seront utiles surtout pour donner un travail facile aux 40,000 noirs si prématurément émancipés, noirs qui croupissent aujourd'hui dans la misère et dans l'oisiveté dont elle est le triste fruit. Mais ces cultures, données aux noirs employés à l'exploitation du sucre, seraient un fléau pour les colonies, dont elles réduiraient au tiers, au quart, à moins encore, la somme des produits disponibles pour le commerce avec la métropole.

Je suis affligé que la majorité de votre Commission n'ait pas voulu se souvenir des faits si démonstratifs exposés par moi devant elle et devant les trois conseils, en assemblée générale, pour démontrer la perte immense de revenu brut et de revenu net, ainsi que la réduction absolue de travail productif, qui serait nécessitée si l'on voulait substituer d'autres cultures à celles de la canne à sucre. Elle a donc oublié que les colonies d'Angleterre loin de faire disparaître la plantation de la canne, et d'y substituer des plantations secondaires, telles que celles du café, du coton, du girofle, etc., ont augmenté la première culture en diminuant les dernières? elle a donc oublié que nos intelligents rivaux n'ont agi de la sorte que pour obéir aux préceptes de leur intérêt, préceptes qu'ils savent si bien découvrir et mettre en pratique?

Depuis quelques années nous nous efforçons d'introduire, dans nos établissements d'outre-mer, les plantations de mûriers et l'éducation des vers à soie. Mais combien cette exploitation nouvelle est loin d'être avantageuse, et susceptible de l'emporter sur la plantation de la canne à sucre! Qu'il nous suffise de dire, indépendamment de mille autres obstacles, que sous le climat des tropiques, afin d'obvier à l'effet délétère de la zone torride, on est réduit à conserver les œufs des vers à soie *au fond des glacières*, qui sont si coûteuses à construire, et si difficiles à maintenir approvisionnées de glace, sous le soleil des tropiques.

Mais, alors même qu'il serait possible, sans trop oublier les lois de l'économie, qu'on substituât aux

récoltes du sucre, celles du café, du poivre, du girofle et de la soie, comment ces derniers produits, avec leur faible poids, remplaceraient-ils l'admirable tonnage que procure le sucre, tonnage qui varie de 80 à 95 millions de kilogrammes, et qui parviendrait bientôt à cent vingt millions de kilogrammes, si la mère patrie cessait de défavoriser de ce côté sa navigation et sa force navale!....

Je ne veux rien dire sur les sucres étrangers. J'en accepterais le supplément, si les sucres coloniaux ne pouvaient pas nous suffire; je les crois utiles à l'industrie du raffinage; je désire seulement qu'on en fixe le rendement sans atténuation mensongère, fâcheuse pour le trésor, et pernicieuse pour la production nationale.

Telles sont les principales observations que j'avais à vous présenter. Je souhaite, pour l'honneur du Conseil général d'agriculture, qu'elles soient prises en sérieuse considération. Puissent des préjugés encore trop vivaces; puissent des vues de localité, contagieuses dans leur égoïsme, ne pas prévaloir sur de grands intérêts nationaux, que je suis heureux de défendre. C'est avec une persuasion profonde que je compte sur le succès définitif des vérités que j'ai fait connaître, que j'ai démontrées quoi qu'on en puisse dire, et que de vaines allégations ne peuvent plus atténuer. La discussion est bonne à la cause que je défends; c'est par la discussion que depuis huit ans cette cause, qui d'abord semblait être désespérée, est sortie de chaque conflit moins méconnue et moins opprimée.

Je serais heureux que la lutte actuelle pût être

la dernière. Je souhaite qu'on renonce en France à la rivalité funeste d'une culture qui ne peut se soutenir qu'aux dépens du trésor national, et par la honteuse inégalité des impôts sur deux produits similaires, dus à des enfants de la même patrie.

Je termine en repoussant une dernière et singulière objection. Prenez garde, vous dit-on, de traiter avec égalité les produits de la betterave et de la canne ; l'une est cultivée par des hommes libres, et l'autre l'est par des esclaves. Il ne faut pas qu'on traite avec égalité ces deux classes de travailleurs.

Je répondrai très-simplement et très-nettement à cette assertion étrange :

Non, je ne veux pas qu'on mette en balance les droits politiques, les droits civils et les titres devant la loi, entre des individus libres et d'autres qui ne le sont pas.

Mais lorsqu'il s'agit de travail et de subsistance, lorsqu'il s'agit de savoir si l'on empêchera que les colons, par l'effet d'une mauvaise loi des douanes, soient hors d'état d'habiller et de nourrir leurs travailleurs, libres ou non libres, la question politique disparaît pour faire place à la question d'humanité : question supérieure et prédominante aux yeux du chrétien et du sage.

Les travailleurs des Antilles ne sont pas libres : soit. Ne sont-ils pas moins des hommes ? N'ont-ils pas droit, avant tout, à l'affranchissement de la faim, de la soif et de la nudité ? Laissez donc prédominer dans toute son équité la question d'égalité des droits fiscaux, dans l'établissement et l'amélioration des lois économiques.

Les membres des trois Conseils de l'agriculture, des manufactures et du commerce, dans leurs réunions particulières et dans leurs assemblées générales, se sont fait remarquer par la sagesse et la réserve avec laquelle ils ont parlé sur l'émancipation de la race noire. Leur prudence a reconnu qu'au Gouvernement seul appartient d'étudier et de bien connaître l'état social des colonies, l'avancement progressif des esclaves, leurs mœurs, leur civilisation plus ou moins arriérée, sans annoncer aucune époque hâtive pour satisfaire à l'empressement plus ou moins intéressé de l'Angleterre et des abolitionnistes français. Sans cette prudence indispensable, on risquerait l'existence même des colonies et le bien-être réel des hommes de couleur, bien-être qui doit prédominer la liberté réelle, et surtout la liberté purement nominale.

Ce n'est pas dans l'intérêt des blancs qu'il faudra discuter une question aussi grave, puisque l'indemnité, juste et préalable, impérieusement voulue par la Charte, *les désintéressera complètement*; c'est dans l'intérêt même des noirs, auxquels il faut conserver la civilisation par un travail agricole, fructueux et suffisant. Tel est le problème qu'il faudra résoudre sans faiblesse, sans préjugés, même libéraux, et sans autre désir que le bonheur, graduellement augmenté, d'une race pour laquelle il faut éviter surtout l'émancipation précipitée et l'état sauvage, assuré sans terme aux soi-disant libres de Saint-Domingue.

Voilà ce qui me fait défendre avec une force nouvelle, pour la Martinique, la Guadeloupe, la

Guyane et Bourbon, la culture de la canne, que je déclare être la plus favorable à la subsistance, au bien-être, à la prospérité sociale et des blancs et des noirs, dans ces quatre possessions.

Si nous ajoutons à cette considération puissante les intérêts réunis de nos ports de mer, de leurs armateurs, de leurs négociants, de leurs constructeurs, de leurs marins et de leurs ouvriers, l'intérêt du trésor public et l'intérêt de la marine militaire, nous seconderons de tous nos efforts le désir manifesté par le Gouvernement, d'améliorer la loi qui régit la production et l'importation des sucres. Nous n'y parviendrons qu'en faisant cesser, pour le plus grand bien du royaume, une rivalité funeste entre deux exploitations malheureusement incompatibles.

BIBLIOTHEQUE
A. FRANCONIE
CAYENNE
