

Mémoire pour concourir au prix proposé par l'Académie des arts, sciences et belles-lettres de Dijon pour l'année 1763 : et qui a mérité l'accessit au jugement de la même Académie. / Par M. Le Jolivet fils.

Contributors

Le Jolivet, Charles-Joseph, active 1764.
Académie des sciences, arts et belles lettres de Dijon (France)

Publication/Creation

A Dijon : Chez Causse, Imprimeur du Parlement, de l'Intendance & de l'Académie des Sciences, ..., 1764.

Persistent URL

<https://wellcomecollection.org/works/yq8m5mgr>

License and attribution

This work has been identified as being free of known restrictions under copyright law, including all related and neighbouring rights and is being made available under the Creative Commons, Public Domain Mark.

You can copy, modify, distribute and perform the work, even for commercial purposes, without asking permission.



Wellcome Collection
183 Euston Road
London NW1 2BE UK
T +44 (0)20 7611 8722
E library@wellcomecollection.org
<https://wellcomecollection.org>

M É M O I R E
P O U R
CONCOURIR AU PRIX
P R O P O S É
P A R

L'ACADEMIE DES ARTS,
SCIENCES ET BELLES-LETTRES DE DIJON,
P O U R L'ANNÉE 1763,

ET qui a mérité l'ACCESSIT au jugement de la
même Académie.

PAR M. LE JOLIVET Fils, Architecte - sous - Ingénieur des
ponts & chaussées de la Province de Bourgogne.

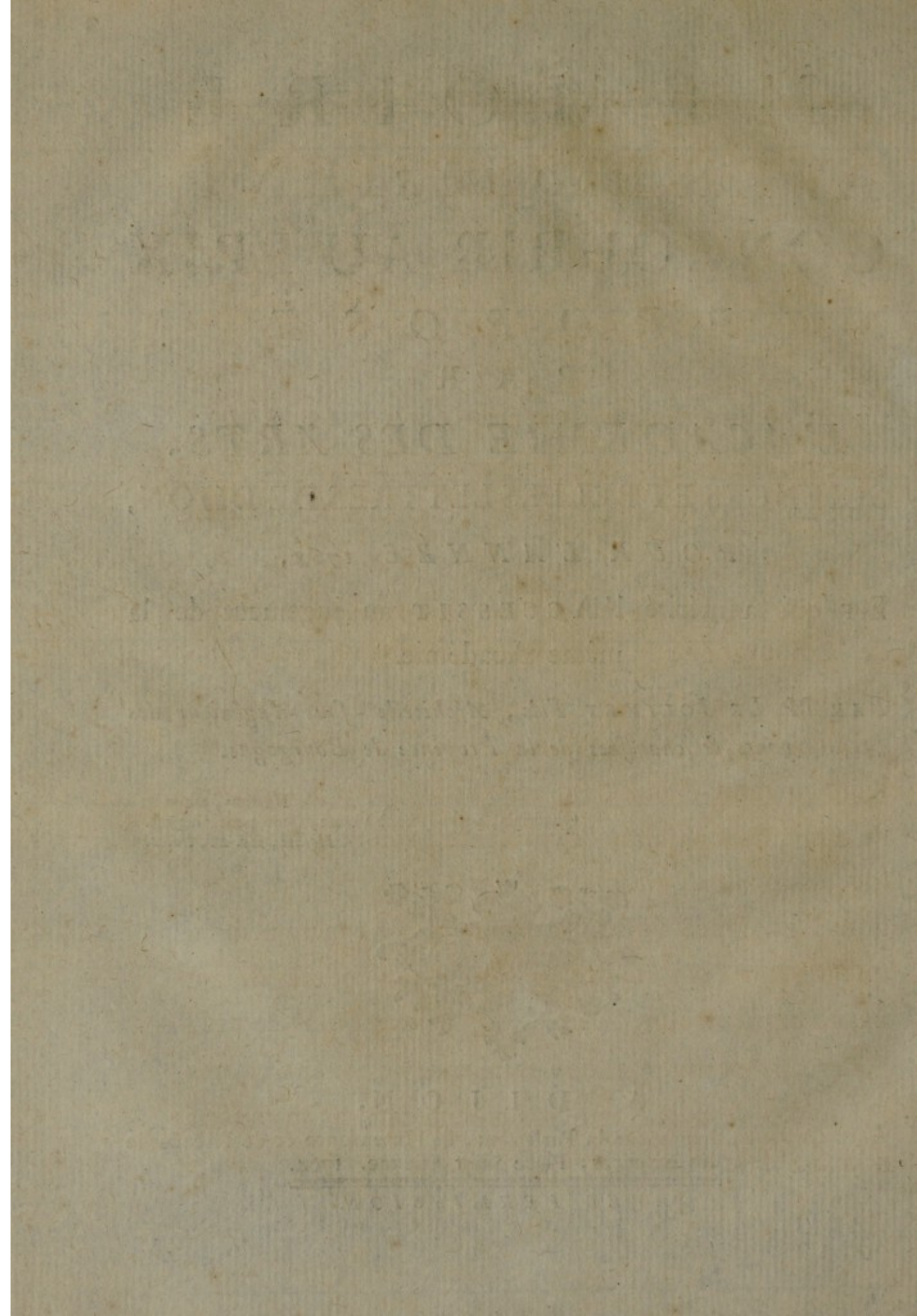
Navibus, atque
Quadrigis, petimus benè vivere, quod petis, hic est.
Horace, Ep. XI, liv. I.



A D I J O N,

Chez CAUSSE, Imprimeur du Parlement, de l'Intendance & de l'Académie
des Sciences, Place Saint Etienne. 1764.

AVEC PERMISSION.



AVERTISSEMENT

DE L'AUTEUR.

SI cet Ouvrage a quelque mérite, ce ne peut être que dans l'exactitude des recherches; celui de l'invention n'y entre pour rien; aussi n'y verra-t-on point ces expressions brillantes, ni cette dialectique qui tend toujours à donner aux Auteurs plus d'esprit qu'ils n'en ont. C'est ce que j'ai tâché d'éviter avec soin, tant pour ce que j'ai puisé dans les détails du commerce de la Bourgogne, que dans ce que j'ai emprunté des Ouvrages de ceux qui ont déjà traité la matière: en profitant de leurs réflexions, en me servant même de leurs propres détails, j'ai été forcé, pour approcher du vrai, de consulter l'expérience préférablement aux spéculations qu'enfantent toujours les grands projets, dont l'ignorance fait qu'on n'entend pas exactement ce qu'on croit comprendre, & qui souvent conduit à beaucoup d'erreurs. Afin de simplifier mon Mémoire, j'ai cru ne pouvoir mieux faire que de jetter en notes beaucoup de détails qui formoient dans le manuscrit donné à l'Académie, une prolixité fatigante, mais

cependant indispensable : je n'ai rien changé dans le corps de mon Ouvrage ; mais comme il m'a été facile en revoyant l'original , d'y découvrir ce que la précipitation m'avoit empêché d'appercevoir , j'ai soustrait quelques répétitions , qui cependant ont passé en preuve dans des notes que je propose d'examiner : ce qui doit enfin donner le plus grand poids aux considérations que je me suis faites , c'est qu'une entreprise de l'importance dont est l'exécution du Canal de Bourgogne , doit être commencée , continuée & finie dans un certain intervalle de temps , parce qu'un intérêt fordide s'occupe toujours à prolonger les Ouvrages ordonnés par les Souverains. C'est à l'exécution de ce grand projet que mon Ouvrage devoit répondre , & c'est répondre à la question en proposant tous les moyens d'en sortir , relativement aux intérêts de la Province de Bourgogne.





SUJET DU PRIX
PROPOSÉ
PAR L'ACADEMIE DE DIJON,
POUR L'ANNÉE 1763.

*DÉTERMINER relativement à la Bourgogne, les Avantages
& les Désavantages du Canal projeté en cette Province, pour
la communication des deux Mers, par la jonction de la Saone
à la Seine.*



E tous les projets que peut enfanter le génie patriotique pour la décoration, la richesse & la félicité de la Bourgogne, aucun ne se présente sous un aspect plus séduisant que celui d'un Canal qui joindroit les deux mers, en plaçant le point de partage dans le sein de la Bourgogne : la seule idée d'un tel projet, digne des plus beaux siècles de l'Empire Romain, digne même du règne de Louis XV, frappe, étonne par sa grandeur & par le nombre des avantages qui semblent en résulter ; mais cette grandeur n'auroit-elle rien d'idéal ? Est-elle absolument effective dans tous ses points ? Et ces avantages qu'elle annonce ne sont-ils pas au moins balancés par quelques inconvénients ? Tel est l'esprit du problème proposé par l'Académie des Sciences, Arts & Belles-Lettres de Dijon.

L'homme en général n'a que trop de penchant à se livrer à l'enthou-

fiasme; c'est aux Philosophes à le garantir des surprises auxquelles l'expose cette propension naturelle. Dans un vaste projet, l'illusion a des effets toujours à redouter, sur-tout lorsque le peuple est tenu de fournir aux frais de l'entreprise; si les abus ne s'en dévoilent que lorsqu'il n'est plus temps d'y remédier, il devient nécessairement la triste victime de l'erreur. C'est dans des circonstances aussi importantes qu'il est permis, qu'il est même nécessaire de douter; le doute conduit à découvrir la vérité; il force l'esprit à saisir le point essentiel de l'objet qui l'occupe, à en détailler les moindres parties, à l'analyser avec ce sang froid qui ne laisse aucun accès à la prévention, à former enfin un résultat qui porte avec lui le flambeau de la conviction. On ne s'occupera point dans ce Mémoire, de la possibilité physique de l'exécution du Canal, on la suppose démontrée par le projet de M. Abeille; ainsi il ne doit être ici question que de son utilité qui est incontestable, puisque les avantages que la Province de Bourgogne en retirera, sont très-considérables, & que les désavantages qui pourroient en résulter, sont en effet de médiocre conséquence : une exposition successive & impartiale des uns & des autres, va mettre le lecteur en état de prononcer sur la solidité de l'idée que l'Auteur de ce Mémoire s'est formée.

PREMIERE PARTIE.

IL n'y a d'avantageux à une Province que ce qui peut contribuer au bonheur du peuple; ce bonheur dépend immédiatement de l'aisance, elle est proportionnée à la facilité qu'il trouve à satisfaire ses besoins. Le commerce, les arts & la population sont capables de donner cette facilité qui est en raison directe de l'étendue de ces trois objets : le Canal ne procurera donc des avantages réels à la Bourgogne, qu'autant qu'il favorisera le commerce, qu'il engagera à cultiver les arts, & qu'il augmentera la population.

Ce lien qui réunit les hommes par des bienfaits mutuels sans les engager à la reconnoissance, le commerce, en le considérant relativement à une Province, est intérieur quand il fait disparaître les différences qu'une fertilité inégale met entre le bien-être des habitans; il devient extérieur quand il établit une correspondance active & passive avec les autres Provinces du Royaume : il existe un troisième genre de commerce sous le nom de commission, qui consiste en dépôt & en expédition de marchandises étrangères, qui ne font que traverser un pays pour être conduites dans un autre.

Ces trois genres méritent la plus grande attention des politiques : le premier genre donne de la valeur aux fonds cultivés; le second multiplie la masse des richesses conventionnelles; & le troisième augmente la masse des richesses réelles par un produit net qui excite l'émulation & ranime l'industrie.

Il est certain que le commerce intérieur de la Bourgogne est foible, que l'extérieur est beaucoup moins utile qu'il ne peut le devenir, & que la commission n'est pas au degré d'élévation où la situation avantageuse de la Province pourroit la faire monter : le Canal ranimerait l'un, augmenterait l'autre, & multiplieroit la commission. C'est une vérité dont nous nous convaincrons par l'examen des causes de la langueur actuelle du commerce de la Bourgogne, & par l'énumération des effets que le Canal doit produire.

Quoiqu'il y ait peu de contrées dans la Bourgogne qui ne produisent du bled, du vin, du bois, & de quoi nourrir des bestiaux, il n'en est pas moins vrai que ces denrées sont plus abondantes dans certains cantons que dans d'autres; mais pour faciliter la subsistance des habitans, & mettre les fonds de terre en valeur, le superflu d'un canton doit se verser dans ceux où la disette pourroit se faire sentir. L'effet nécessaire de ce commerce intérieur porté à son juste point, est de faciliter une subsistance égale dans toutes les parties de la même Province : les prix des denrées sont d'une inégalité sensible dans différens cantons de la Bourgogne ; il en est dans lesquels les Habitans réduits à la plus grande misère, ne peuvent faire usage que de mauvais alimens. Le bled qui, dans la plaine que nous nommons communément le Pays-Bas, ne coûte que trente-six à trente-sept livres la mine, & souvent moins dans l'Auxois, se paye ordinairement cinquante-quatre dans le Comté d'Auxerre ; beaucoup d'habitans de nos montagnes ne mangent que du pain de seigle, & quelquefois d'avoine : la différence du prix des bois, tant pour la construction que pour le chauffage, est encore très-marquée ; le même cube qui coûte neuf à dix livres à Dijon, vaut moins à Châtillon, & beaucoup plus à Auxerre. Ces inégalités de prix démontrent la langueur de notre commerce intérieur, mais la plus simple réflexion en découvre la cause dans la difficulté des transports qui se font tous par terre : cette façon de voiturier les denrées exige des frais très-considérables ; en vain la solidité des routes rend-elle les charrois plus faciles, & diminue-t-elle le nombre des chevaux nécessaires au tirage des voitures ; la dépense que font les hommes & les chevaux augmente trop le prix des denrées, pour que leur circulation soit aussi forte qu'elle devroit l'être (a).

(a) Un cheval ne peut trainer qu'un millier pesant, & sa dépense par jour peut être estimée à raison de vingt sols ; on porte seulement à pareille somme la dépense d'un homme chargé de conduire une voiture ; ainsi cette voiture attelée de trois chevaux sera évaluée à quatre livres ; elle ne porteroit cependant que trois milliers, ce qui est environ le poids de quatre mines de bled, mesure de Dijon ; de telle sorte que le transport d'une mine, à une journée de distance, en augmente la valeur de vingt sols. Or une journée, eu égard au retour, ne peut être que de cinq lieues ; un éloignement de dix lieues fera, sur le prix du bled, une différence de quarante sols, & de quatre francs si on le tire de vingt lieues.

Si le calcul est établi sur trois chevaux, c'est pour éviter l'erreur ; & comme la même supposition subsiste dans l'un & l'autre cas en augmentant les frais ordinaires, la route par eau aura plus d'avantage.

La langueur de notre commerce intérieur est donc inévitable, puisqu'il consiste en denrées d'une pesanteur considérable, & que la plus grande partie de la Province est dans l'obligation de transporter par terre ses productions. Nous avons cependant cinq rivières navigables en Bourgogne, la Saône, la Loire, l'Arroux, l'Yonne & la Seine : la première ne fait qu'en baigner les limites orientales & méridionales ; la Loire n'arrose qu'une très-petite partie du Charolois ; l'Arroux traverse le Montcenis ; l'Yonne n'est navigable que dans l'espace de dix lieues ; & la Seine ne permet que le flottage ; par conséquent ce n'est pas la vingtième partie de la Bourgogne qui jouit de la facilité que la navigation procure pour les transports des denrées & des marchandises nécessaires à la subsistance des habitans ; facilité qui pourroit cependant ranimer notre commerce intérieur, parce que les frais de navigation en pareil cas sont si peu considérables, que l'augmentation sur le prix des denrées est insensible, & ne peut gêner le Marchand dans ses emplettes (a).

Le Canal qui procureroit à la Province l'avantage d'une navigation, détruiroit donc le plus grand obstacle à la vigueur du commerce intérieur : il y aura cependant quelques cantons dont les habitans seront toujours obligés de transporter leurs denrées par terre, dans lesquels, la même cause de langueur produira les mêmes effets ; mais le Canal traversant la Province dans sa plus grande longueur par différens détours que l'on fera forcé de lui faire faire, arrosera plus de trente-six lieues de pays.

Il fera donc cesser dans la plus grande partie de la Bourgogne, les inconvéniens qui résultent des transports par terre, de plus, les routes actuellement ouvertes, exigent nécessairement un entretien considérable, non seulement en asservissant les Communautés voisines à un travail continu qui leur dérobent des journées qu'elles auroient données à l'agriculture, mais encore en coûtant à la Province des sommes très-fortes, que l'on emploie à réparer les dégradations occasionnées par le poids énorme des voitures. Ces routes devenant alors moins fréquentées, elles n'exigeront plus les mêmes dépenses, & l'on pourra employer les fonds qu'elles absorbent, à en ouvrir de nouvelles, qui se dirigeant

(a) Un bateau attelé de quatre chevaux, gouverné par quatre hommes, porte quatre-vingt milliers ; suivant l'évaluation des frais d'hommes & de chevaux, ils ne seront que de huit livres ; s'il est chargé de bled, sa cargaison sera au moins de cent mines ; une journée d'éloignement n'augmentera le prix de chaque mine, que d'un sols sept deniers pour le transport par eau : mais pour faire disparaître l'énorme différence qui est entre les deux moyens de transporter, on objectera peut-être que le chemin est beaucoup plus long par eau que par terre, que d'ailleurs le service des écluses retarde la traite : cette objection n'est que spécieuse : en admettant les principes sur lesquels elle est appuyée, on peut tout au plus prétendre que le temps employé pour la même distance, soit double de l'autre, sur-tout dans un Canal aligné autant qu'il est possible. Chaque mine ne coûteroit que trois sols deux deniers de transport, tandis que par terre nous avons vu que le prix est de vingt sols ; cette différence devient d'autant plus sensible, que l'éloignement est plus grand, & que le commerce est plus considérable.

sur le Canal, feront jouir la Province entière des avantages inséparables de la diminution des frais de transport. D'ailleurs il est assez probable que l'on ouvreroit par la suite différens canaux dans la Province, à l'effet de communiquer avec celui de l'Armançon dont il est question dans ce Mémoire : le point de partage de Pouilly pourroit facilement servir à un Canal, qui allant joindre l'Arroux, en rassemblant les eaux des étangs de Culètre, Bareaux, Fouchés & ceux d'Arnay-le-Duc, passeroit à Autun, à Toulon, & aboutiroit à Digoin dans la Loire; ce Canal traverseroit l'Auxois dans sa plus grande longueur, comme celui de l'Armançon le traverse dans la largeur : mais que par la suite ce projet & tous ceux qui peuvent être formés, soient exécutés, ou qu'ils soient négligés, la vérité que l'on développe n'en est pas moins constante.

Les Communautés du Bailliage de la Montagne & de l'Auxois qui très-souvent abondent en grains, embarqueroient cette denrée sur le Canal pour l'Auxerrois où elle est communément fort chère; les bleds du Pays-Bas pourroient remonter jusqu'à Dijon, & peut-être au delà; & les bois qui y sont à un prix considérable, baisseroient nécessairement de prix. Il n'est enfin aucun lieu de la Province auquel la navigation du Canal ne devînt sensiblement utile par l'économie des frais de transport; l'on n'excepte pas même les cantons les plus éloignés de ses rives.

Châtillon-sur-Seine (a), l'une des Villes de la Bourgogne qui paroisse

(a) DÉTAIL DU TRANSPORT DES FERS.

De Châtillon-sur-Seine à Châlon-sur-Saone il y a vingt-huit lieues.

De Montbard à Châtillon il y a sept lieues : la moyenne proportionnelle des différens prix pour le transport du millier de fer de Châtillon à Châlon, est de 14 l.

La proportion de 28. 14. :: 7. 3 $\frac{1}{2}$

Le transport de quatre-vingt milliers de fer de Châtillon à Montbard, coûtera	280 l.	
De Montbard à Dijon, il faudra quatre journées à 8 l.	32	
Frais pour le passage de cinquante écluses.	11	5 f.
De Dijon à St. Jean-de-Lône, une journée par eau à 8 l.	8	
De St. Jean-de-Lône à Châlon, suivant la Saone.	16	
Droits à payer à Dijon, . . . 2 l.		
à St. Jean-de-Lône, . . . 10 f.		
à Seurre, 5		
à Verdun, 3		
		5 l. 15 f. par millier, & pour les quatre-vingt milliers, la somme de . 460
Total des frais pour quatre-vingt milliers de fer, par eau.	807 l.	5 f.

FRAIS PAR TERRE.

De Châtillon à Châlon, . . . 14 l.		
Droits à payer à Dijon, . . . 2		
à Châlon, 2		
		18 l. par millier, & pour les quatre-vingt milliers, 1440 l.

Le millier de fer par le Canal, coûtera 10 l. 2 f. de Châtillon à Châlon, & 18 l. en faisant le transport par terre : le bénéfice par millier est de 3 l. 18 f. & pour les quatre-vingt milliers, il est de 312 liv.

la moins intéressée par son éloignement du Canal, jouiroit d'un sensible avantage. Le port de Montbard est éloigné de dix lieues de Châtillon; malgré le désavantage de sa situation respectivement au Canal, cette Ville néanmoins bénéficieroit de 3 l. 10 s. par millier de fer, en prenant la voie du Canal pour les rendre à Châlon-sur-Saone. Le calcul en note ne laisse aucune erreur à soupçonner.

L'exécution du Canal, en facilitant la circulation d'où dépend la vigueur du commerce intérieur, le ranimeroit donc réellement; mais l'utilité du commerce extérieur est une suite nécessaire de l'activité de l'autre. La certitude des utiles effets que produiroit le Canal par rapport au premier genre, devient une présomption favorable du degré de force où parviendrait bientôt le commerce extérieur : l'utilité de ce dernier est en raison directe de l'un, & inverse de l'autre; il est donc intéressant que la valeur des marchandises importées, soit plus petite, & que le produit de celles qui sont exportées, soit plus grand.

Dans l'état actuel de la Province, le luxe & les besoins réels nous assujettissent à des importations très-dispendieuses, & nos exportations sont beaucoup moins avantageuses qu'elles ne pourroient l'être : ces deux vérités prouveront par leur développement, que le Canal augmentera l'utilité de notre commerce extérieur.

Nous tirons de l'Etranger (a), le sel, le tabac, les épiceries, la marée, les drogues, les fromages, toutes sortes d'étoffes de soye & de laine, les toiles, les dentelles, la quincaillerie, beaucoup de papier, de livres, de meubles, tous les métaux, excepté le fer, quelques marbres & des meules de moulin; tous ces objets sont pour la Province une dépense d'autant plus considérable, que la plupart y sont apportés de fort loin, & que la seule voie qui leur soit ouverte, est toujours par terre. S'il est des marchandises dont la légèreté s'oppose à ce que les frais de transport ajoutent sensiblement à leur valeur, il y en a beaucoup d'autres dont la pesanteur augmente considérablement le prix; les huiles, les savons, les sucres, partie des drogues pour la teinture, les cuirs, les plombs, enfin tout ce que les Commerçans nomment grosses marchandises, en deviennent beaucoup plus chères : la valeur croît proportionnellement à l'éloignement du lieu d'où on les tire, & c'est à Orléans, à Paris, en Normandie, en Flandre, en Brie, en Auvergne, en Provence, à Lyon que nous nous fournissons. Les meules de moulin, dont heureusement la consommation n'est pas considérable, sont, elles seules, un objet d'importation très-onéreux; rendues à Dijon, les frais de voiture en quadruplent exactement leur valeur : par le secours de la navigation sur le Canal, toutes ces mar-

(a) L'Auteur appelle Etranger, tout ce qui n'est pas Bourgogne; ce Mémoire ne devant être relatif qu'à cette Province, il espère qu'on voudra bien lui permettre cette expression.

chandises importées nous coûteroient donc moins qu'à présent (a). Le sel & le tabac, deux objets d'une très-grande consommation, nous seront probablement fournis à plus bas prix qu'actuellement, & le Canal enfin augmentera l'utilité du commerce extérieur, en rendant l'importation moins onéreuse; mais son utilité fera plus sensible encore sur l'exportation.

La position heureuse de la Bourgogne assure une abondance peu commune en bois, en fourage, en bled, en vin & en bétail; aussi la fécondité du sol nous donne-t-elle un superflu dont nous pouvons disposer en faveur de nos voisins: c'est sur ce fondement solide que notre commerce extérieur est principalement établi; car si on en excepte quelques forges communes, & du fer dont les mines sont très-abondantes dans plusieurs cantons de la Province, on y rencontre si peu de manufactures, que nos exportations consistent uniquement dans le produit de nos terres: quelques détails suffiront pour faire sentir que le Canal les rendroit plus utiles en augmentant le produit net qui résulteroit des différentes branches de commerce.

Quand on n'exporte que ses denrées, tout est profit; mais il est d'autant plus foible, que leur valeur est moins considérable, & que la quantité en est plus petite. Le Canal procureroit donc à la Bourgogne un plus grand profit que celui qu'elle fait à présent, s'il faisoit hauffer le prix des denrées exportées, & s'il augmentoit la somme des exportations: mais pour connoître tous les avantages qu'il peut produire, il suffit de faire attention aux effets de la concurrence & de la facilité des transports.

„ C'est la concurrence, dit M. de Montesquieu, qui met un prix juste
 „ aux marchandises, & cette concurrence est l'effet de la multiplicité des
 „ débouchés: l'acheteur fait la loi au vendeur, dès qu'il est assuré que
 „ les circonstances l'obligent à lui livrer sa marchandise. „ Telle est la
 position de la Bourgogne, relativement à son commerce d'exportation: ses différens cantons n'ont qu'un seul débouché; on pourroit même porter cette vérité jusqu'à la démonstration, en passant successivement en revue toutes les branches de son commerce; mais l'application des principes d'après lesquels on va raisonner, sera si facile à faire, qu'il fera suffisant de prouver que la plus florissante portion de son commerce, celle enfin qui se fait sur la Saone, est infiniment moins utile qu'elle ne pourroit l'être, parce que cette rivière n'offre qu'un seul débouché.

La Saone n'est navigable que depuis Pontallier, & aucune de nos denrées ne la remonte pour passer à l'Etranger; de sorte que tout notre commerce sur cette rivière se réduit à celui qu'on peut faire avec la

(a) Il faudroit supposer les Fermes en régie pour espérer du Monarque la diminution du profit immense sur ces objets; mais comme celui qui a l'argent est toujours le plus à ménager, le Traitant devient despotique; il n'est pas Législateur, mais il oblige à lui conserver ses droits. *Esprit des Loix*, LIV. XIII, CHAP. XIX.

Bresse, le Beaujolois, le Lyonnais, & les Provinces méridionales.

La quantité de vin qui se recueille dans les Provinces qu'ici l'on nomme communément les Pays d'en bas, est telle, que notre commerce avec ces Provinces, consiste seulement en bois de construction & de chauffage, en charbon, en bled, en fourage, en fer & en chanvre; mais la fertilité de la Bresse & du Beaujolois leur rend nos bleds inutiles : le Dauphiné se suffit à lui-même, & il est dans le cas d'être aisément approvisionné par la Bresse, la Dombes, le Vivarais & la Provence, par les bleds de la Barbarie & quelquefois par ceux que produit l'Auvergne : nos bleds ne pouvant donc descendre qu'à Lyon, qui est le seul débouché de Bourgogne, on est forcé par conséquent de vendre aux Lyonnais avec lesquels il n'y a aucune concurrence favorable à espérer. Si l'intérêt divise quelquefois les Marchands, le plus souvent aussi l'intérêt les unit; & la Bourgogne est presque toujours dans le cas de redouter le monopole. Loin de pouvoir proportionner le prix de ses grains à son travail, le cultivateur reçoit donc la loi du commerçant avide; & le bled, cette denrée si précieuse, dont l'exportation devrait être infiniment utile à la Province, l'est en effet très-peu, parce que le commerce dans cette partie n'a qu'un seul débouché, qui même se trouve souvent fermé par l'abondance de l'Auvergne.

Le bois & le charbon sont dans la même classe, encore éprouvent-ils la concurrence de la Franche-Comté & de la Bresse; ainsi le Marchand de Lyon qui peut se pourvoir à volonté dans l'une ou l'autre de ces trois Provinces, jouit de l'avantage du choix, tandis que le propriétaire ou son représentant ne peut vendre qu'aux Lyonnais : la même langueur se trouve dans l'exportation des fourages & dans celle des fers.

L'immense quantité de forges qu'on voit en Bourgogne, devrait faire l'objet d'un commerce en fer très-lucratif; la Bresse, le Beaujolois, le Forest, le Vivarais, en un mot, les Provinces arrosées par le Rhône au delà de Lyon, ne peuvent s'en passer : mais par une fatalité singulière à notre Province, les Lyonnais se sont insensiblement emparés de ce commerce qu'ils font sans concurrence, & c'est à eux seuls que nos Négocians & nos Fabriquans sont forcés de vendre les produits de leurs mines; on en peut juger par l'exemple suivant.

Un Commerçant de cette Ville (a), homme spéculatif & industriel, voulut essayer de secouer cette espèce de joug : il conduisit lui-même ses fers à la foire de Beaucaire; mais les Marchands Lyonnais, par des pertes qu'ils étoient bien surs de réparer, parvinrent à démontrer qu'il falloit leur abandonner le privilège exclusif du monopole : tel est aussi le sort de la vente des bois, & en général, celui de toutes les autres branches de commerce extérieur qui se fait par la Saône.

La seule cause de la langueur du commerce, est le défaut de con-

(a) M. Courtois.

currence, & la nécessité où nous sommes réduits de verser à Lyon notre superflu, nous expose à périr de misère au sein même des richesses; que notre industrie ouvre un autre débouché, & la concurrence qui s'établira, ranimera tout. La crainte de manquer de bled à Lyon, forcera les Commerçans à mettre un prix convenable à des denrées que d'autres leur disputeront : le Canal peut nous procurer cette concurrence désirable; alors l'abondance que nous sommes aujourd'hui forcés de redouter, deviendra l'objet de nos vœux.

Tous les objets de notre commerce actif avec l'Etranger, sont dans la classe des grosses marchandises; il est presque impossible dans l'état actuel de la Bourgogne, que les denrées qui sont très-éloignées des rivières navigables ou des frontières, puissent faire partie de celles qui sont exportées. Celles du centre de la Province sont dans la plus désavantageuse position, parce que les frais exorbitans d'une traite forcée, diminuent considérablement le profit que leur exportation pourroit donner; & si quelques-unes sont assez nécessaires à nos voisins pour être recherchées malgré leur éloignement des frontières & des rives, il est certain qu'elles feroient enlevées en beaucoup plus grande quantité si les frais du transport étoient moins considérables.

Sur les registres des Bureaux des Traités foraines en Bourgogne & en Franche-Comté, on voit que par année commune dans l'espace de douze ans, il n'est sorti des vins de Bourgogne que pour la somme de cinq cents quarante-huit mille sept cents quatre-vingt livres, pour l'Allemagne, l'Angleterre, le Dannemark, la Flandre, l'Espagne & Genève : on ne pourroit pas, sans se tromper, borner le produit de nos vins à cette somme; mais on l'excéderoit peut-être si on ajoutoit le tiers en sus, car la consommation intérieure de cette boisson délicate ne peut entrer en comparaison avec la consommation qui s'en fait chez l'Etranger; en l'admettant cependant comme d'un à trois, il s'ensuivroit que la vente des vins donneroit par an à la Bourgogne sept cents trente-un mille sept cents douze livres : le Canal qui diminueroit considérablement les frais de transport, augmenteroit la quantité de cette espèce d'exportation. Le pays qui tire le plus de nos vins, est l'Allemagne; la route qu'ils tiennent pour y arriver est directement opposée au Canal : la voie la moins chère est toujours préférée; c'est par cette raison qu'un Négociant de Berlin vient tout récemment d'indiquer à un Commissionnaire de Dijon, la route de Rouen pour lui envoyer des vins de la récolte de 1762; le Canal qui rendroit cette route plus commode & très-peu dispendieuse, pourroit donc faciliter la traite des vins fins pour une partie de la Haute-Saxe : en examinant l'étendue & la fertilité des pays qu'il arroseroit, on verra évidemment que non seulement le prix des denrées exportées, mais même encore leur quantité, deviendra plus considérable.

L'intérêt personnel, ce mobile des plus grandes entreprises, rend constamment l'homme attentif à saisir tous les avantages que lui donne sa position : c'est lui qui, franchissant les difficultés de notre commerce

actuel, vient d'en faire naître une nouvelle branche sur une matiere qui jusqu'ici n'avoit fait qu'un très-foible objet d'exportation ; & l'activité de deux Négocians a étendu les avantages que les chanvres pouvoient nous procurer (a).

Les vins qui font la réputation de la Province en cette partie, ne font pas les seuls qu'on y recueille ; les coteaux depuis Tournus à Dijon, ceux d'Avallon, de Montbard, de Semur, de Flavigny, & Vitteaux, en produisent dont la qualité est supérieure à ceux d'Auxerre & de la Champagne ; l'on n'exporte cependant que nos vins précieux, parce que les frais de voyage étant excessifs, la valeur des vins ordinaires est à peine le quart de son prix quand il est rendu à sa destination, soit à Paris, soit en Flandre, &c. d'où il résulte que les Marchands préfèrent ceux qui sont plus à leur portée. Dès que la navigation détruira l'immensité des frais, cet obstacle si puissant aux exportations, il est probable que la vente de nos vins augmentera considérablement : cette même navigation donnera de la valeur à nos marbres ; Montbard, Vitteaux, la Doue-Saint-Romain, &c. feront par son moyen un commerce utile : ces lieux sont enrichis de carrieres de marbre très-abondantes, dont la beauté les fera desirer, sur-tout dès que l'établissement du Canal facilitera le transport de cette pesante marchandise à Paris (b). Les carrieres de Dijon ne peuvent-elles pas faire l'objet d'une exportation avantageuse à cette Capitale ? Le prix de la pierre dans les Villes de St. Jean-de-Lône, Seurre, Verdun, &c. est si excessif, & cette matiere est si rare, que les Habitans sont obligés de construire en brique. Malgré la distance des carrieres à la Saone, & de ces Villes, on conçoit aisément que les frais de transport diminueront encore la dépense de la construction actuelle en augmentant la solidité.

Nous ne connoissons en Bourgogne que nos mines de fer ; mais est-il bien certain que la terre ne recèle pas dans son sein des matieres aussi intéressantes ? Les mines que l'on exploite à Epinac & dans le Charollois, prouvent que la Bourgogne n'est pas privée des mines de charbon de terre, de la marne, & de carrieres d'ardoise ; si la nature dérobe ces matieres à nos yeux, les déblais nécessaires pour former les tranchées du Canal, peuvent facilement nous les découvrir : ce que l'on avance ici n'est aucunement l'effet d'une imagination échauffée ; la nature du sol & du lit de l'Armançon que le Canal doit occuper dans tout son cours, autorise cette présomption.

Cette riviere roule sur une argille qui change de couleur à mesure que l'on s'éloigne de sa source : elle est rouge à Aiguilly ; à Normier

(a) Le commerce de chanvre pour la Normandie est bien considérable ; il se fait par l'Yonne, & le transport par terre fait les deux tiers de la différence sur les frais de celui qui se fait par Châlon.

(b) Voyez sur cette matiere un Mémoire très-bien détaillé dans les Tables de Bourgogne, fait par M. Varenne de Beost, Correspondant de l'Académie Royale des Sciences de Paris.

elle prend une couleur jaunâtre ; à Montigny cette argille est tout-à-fait rousse , & conserve cette nuance jusqu'au delà de Buffon ; elle est bleue depuis Rougemont jusqu'au dessous de Crey , mais mêlée de sable ; plat à mesure enfin que l'Armançon avance vers l'Yonne : cette matière se mêle avec un sable semblable à celui que charie la Breme qui se réunit au dessous de Buffon. C'est aux Naturalistes à juger si ces différentes couleurs n'annoncent pas quelques trésors cachés (a).

Sans se livrer à des conjectures vagues & chimériques , on peut donc espérer que le Canal fera naître de nouvelles branches de commerce en contribuant à rendre nos exportations plus avantageuses ; qu'enfin il augmentera l'utilité de notre commerce extérieur par l'accroissement du produit des marchandises exportées , & pour la diminution des dépenses de l'importation actuelle : la preuve de la multiplicité des commissions qu'il procurera , va achever de démontrer que le désir du peuple pour l'exécution de cet utile projet , est bien fondé , puisqu'il favorisera réellement encore par ce moyen , le commerce de la Bourgogne.

Il y a trois sortes de commissions : l'une qu'on nomme d'achat , fait partie du commerce extérieur dont il a été parlé plus haut ; l'autre plus connue sous la dénomination de banque , n'est qu'un dépôt d'argent & de lettres de change dont l'agiot procure du bénéfice , & cette commission augmente en raison de l'étendue du commerce & de ses divisions : en ne s'attachant qu'aux objets les plus intéressans , on voit aisément que la commission d'entrepôt est beaucoup plus avantageuse que l'autre , elle multiplie les occasions de travail ; quand même elle ne fourniroit pas des produits aussi forts que la banque , une saine politique lui donnera toujours la préférence (b) : c'est cette espèce de commission qui fut la seule source des richesses de Corinthe ; sa situation la rendoit l'entrepôt des marchandises de l'Asie & de l'Italie : celle de la Bourgogne n'est pas moins favorable pour le commerce.

Les Voituriers se bornent communément à un trajet limité , & passent rarement les bornes ordinaires de leurs courses ; la crainte de ne pas trouver des retours utiles , leur prescrit cette loi.

Lorsque les marchandises sont destinées pour des pays éloignés , il est nécessaire de les déposer en route dans certains lieux , d'où elles sont ensuite reprises par d'autres conducteurs qui les transportent à leur destination ; ce point de dépôt doit être à peu près également éloigné du pays d'où ces marchandises sont tirées , & de celui dans lequel on les importe. La Bourgogne située au centre du Royaume , également

(a) Iohn - Nikol dans ses Remarques , pag. 127 , fait la description d'une mine de terre à Foulon , dont les signes ont beaucoup d'analogie à ceux des différentes couleurs reconnues dans l'Armançon , singulièrement le rapport entre les montagnes de Worbuin en Bedfordshire , & celle de Rochefort & de Nuits-sous-Ravieres.

(b) Tyrre , Carthage & le Caire lui durent autrefois leur splendeur ; c'est encore elle qui est à présent la principale source des richesses de la Hollande.

éloignée des deux mers, feroit par sa position naturelle, non seulement l'entrepôt de la France, mais encore de l'Europe entière. La commission devroit donc être très-considérable en cette Province; il s'en faut cependant beaucoup qu'elle soit aussi forte que sa situation le permet (a). Il est vrai que les privilèges des Fermiers des coches & des diligences, joints à la facilité qu'ils ont de tout entreprendre, s'opposent à ce que la quantité des personnes occupées à ce genre de commerce, soit fort nombreuse; peut-être en conclura-t-on que la preuve tirée du petit nombre de commissionnaires, est foible. Si la commission que la nature appelle en Bourgogne, ne s'y établit pas, la raison en est simple : le commerce est semblable à un fleuve dont la pente naturelle détermine la course, mais qu'une digue ou une montagne en forment un obstacle à son cours, forcent à se frayer une autre route : la nécessité des transports par terre doit encore en être accusée; l'immensité des frais a dû rebuter les Négocians, puisque l'économie sur cette partie est la principale portion de leur profit.

Il n'est donc pas étonnant que le Levant, l'Espagne & les Provinces méridionales trouvant plus d'avantages à commercer par mer avec l'Angleterre, la Hollande & les Provinces du Nord, ayent préféré cette voie à celle que leur offroit la Bourgogne; mais dès que la navigation du Canal aura détruit l'obstacle qui les oblige à prendre ce détour, tous les peuples engagés par leur intérêt, concourront à nous enrichir. Les dangers du détroit de Gibraltar détermineront ceux qui commerceront avec les Echelles du Levant, à préférer la route par le Rhône, la Saone, l'Ouche, l'Armançon & la Seine; l'Italie, la Savoye, la Suisse viendront charger nos bateaux de leurs marchandises, & remporteront nos échanges.

En assurant à la Bourgogne tous les droits que la nature lui a donnés pour être l'entrepôt de l'Europe, il n'est aucune espèce de commerce que le Canal ne doive augmenter; mais dans un pays où le commerce est étendu, les fortunes y sont plus considérables, & les arts y sont plus cultivés; il procurera encore les avantages qui résultent de leur accroissement.

Les besoins des hommes ont fait naître les arts; les uns sont de première, les autres de seconde nécessité : comme il est des besoins

(a) L'Auteur n'a pu se procurer tous les éclaircissmens qu'il auroit désiré; mais le calcul suivant peut donner des idées capables de faire connoître la foiblesse de la commission. Par un relevé exact du prix de toutes les marchandises qui ont passé de bout pendant douze années dans les Bureaux des traites foraines du Duché & du Comté de Bourgogne pour l'Etranger, on voit dans les tables jointes au Mémoire, que la somme ne monte tout au plus qu'à deux millions cinq cents treize mille six cents quarante-deux livres, dans laquelle cependant on comprend la valeur de toutes les marchandises du cru de cette Province & de la Franche-Comté, exportées hors du Royaume : il en est de même de celles qui, sans passer par la Bourgogne, n'ont fait que traverser la Franche-Comté.

urgens & naturels , il en est aussi de moins pressans. La certitude de la consommation & les besoins de la vie obligent à cultiver les premiers , & l'aisance des peuples accroît les autres. L'agriculture nous servira de preuve relativement aux arts du premier genre.

Ce n'est qu'en cultivant la terre avec soin , qu'on peut arracher de son sein les fruits qu'elle prodigue à l'activité & à l'industrie : on doit la dessécher lorsqu'elle est trop humide , & au contraire l'arroser quand elle est extrêmement sèche & aride ; selon les occurrences il faut l'ouvrir plus ou moins profondément , lui prodiguer les engrais , répandre quelquefois des marnes & du sable : c'est après ces différentes façons qu'on peut avec confiance lui livrer les semences qu'elle rend au centuple. Mais à quelle dépense cette culture n'engage-t-elle pas avant que son produit ait procuré un avantage réel au cultivateur ! toutes les denrées occasionnent des frais considérables ; le bled , le vin , les chanvres , &c. coûtent beaucoup à recueillir : le cultivateur ne peut jouir de la récompense due à son travail , qu'après des soins , des peines & des dépenses considérables ; le profit qu'il espère en retirer est le seul mobile de sa constance dans les fatigues & les dégoûts d'un travail excessif ; lui seul l'engage à des avances très-considérables , mais ce profit est fondé sur la consommation , c'est elle qui apprécie les denrées. Le cultivateur ne se livre qu'avec réserve à la culture de ses terres , que quand il est certain de la consommation ; & s'il est persuadé que l'abondance de ses denrées sera pour lui une source de richesses , il n'épargnera ni temps , ni travail , ni argent ; il plantera , ensèmera , il défrichera & surmontera tous les obstacles que la nature lui opposera : les terrains les moins propres à la culture se fertiliseront ; des prairies desséchées , d'autres abrevées seront émaillées de fleurs , & fourniront de gras pâturages : les plaines couvertes d'épics , annoncent déjà une moisson abondante ; des coteaux chargés de vignes , offrent un spectacle riant ; des bois majestueux couronnent nos montagnes , des troupeaux nombreux caractérisent l'opulence , à laquelle ils ont contribué par le produit de leur lait , de leur toison , & par les engrais qu'ils avoient procurés : l'art embellissant par-tout la nature , la fait briller des plus vives couleurs ; l'intérêt du cultivateur a produit ces heureux prodiges dans notre agriculture. Dès qu'il n'aura plus à redouter que l'intempérie des saisons , dès que la consommation de ses denrées sera assurée , le commerce fera le reste ; il sera favorisé par les bons effets du Canal qui suppléera aux amandemens que les différentes qualités des terres exigeront , en favorisant les pays dans lesquels la nature des pâturages déterminera l'économie à élever un plus grand nombre de bestiaux qui verseront ailleurs avec utilité , le superflu de leur engrais : ainsi les présens de la nature seront répandus avec plus d'uniformité. La montagne enverra dans la plaine la marne renfermée dans son sein , & celle-ci lui communiquera des fourages : cet échange mutuel augmentera l'agriculture dans une grande partie de la Province. Il faut cependant croire que cette ressource cessera

d'être aussi importante après l'entière exécution du Canal , puisqu'il fera facile alors de faire des prairies artificielles , si recommandées par Mrs. Hume & Patulo. Il n'est aucun moyen d'amélioration que ce projet exécuté ne puisse favoriser ; les profits mêmes qui résulteront d'une meilleure culture , faciliteront des entreprises presque impossibles dans le temps présent.

Pourquoi les forêts de la Bourgogne ne sont-elles pas communément peuplées de beaux arbres ? C'est qu'elles exigeroient une culture dispendieuse qu'on ne peut leur donner , parce qu'il faut attendre trop long-temps le dédommagement ; & que pressé par le besoin , il ne nous reste pas assez d'argent pour fournir aux frais nécessaires dans cette occasion : lorsque nos fortunes seront augmentées , nous porterons nos vues sur l'avenir , en nous occupant d'un objet aussi important , puisqu'il rendra faciles la traite & le transport des plus belles pièces de bois. Si le haut prix du charbon de bois & la rareté de celui de terre nous a fait jusqu'ici renoncer au bénéfice qu'on doit trouver dans l'emploi des matieres premières , est-il à présumer que nous sacrifierons toujours notre intérêt à celui des habitans du Forêt ? La quantité des mines de charbon de terre qu'ils possèdent , les dédommage des frais que leur coûte le transport de ces matieres qu'ils transforment en ouvrage de coutellerie & ferrurerie ; au surplus les frais de la navigation augmenteroient si peu la valeur de ce minéral , qu'il y auroit toujours beaucoup à gagner sur ces manufactures , quand même on seroit contraint de tirer du charbon de l'Etranger.

Tous les arts utiles seront nécessairement plus cultivés en Bourgogne quand le Canal sera navigable , ils se ressentiront de son influence ; mais l'aisance du peuple , effet toujours certain de la vigueur de l'agriculture & de la multitude des occasions de travail , engagera encore à se livrer aux arts agréables. Quand on est assuré de pouvoir vivre , on veut le faire agréablement ; la vie est le premier de nos desirs , le bien être est le second : à proportion que nos richesses accroîtront par le Canal , les arts agréables se multiplieront ; le luxe occupera quantité d'artisans , &c. & cette Province verra naître dans son sein un plus grand nombre encore d'hommes célèbres , capables de soutenir & même d'augmenter sa gloire. Enfin , le Canal fera jouer non seulement tous les ressorts de la puissance d'un Etat , mais nous lui devons encore une forte population ; on sçait qu'elle est inséparable du commerce dont le passage est toujours marqué par l'opulence , parce qu'il emploie nécessairement une infinité de bras , tant pour lui-même que par les différens arts qu'il engage à cultiver. Le Canal par ces effets accroîtra donc la population qui est si foible aujourd'hui dans la Province , la difficulté de trouver des emplois pour les enfans , cessera d'être un obstacle à la voix de la nature , & les victimes de la misere & de la débauche de leurs peres , n'existeront plus dans l'Etat : les étrangers réunis aux citoyens & attirés par l'espoir du travail , du salaire & du bien être , s'uniront à nous.

Mais pour autoriser l'espérance d'une population nombreuse que la Bourgogne doit attendre de l'exécution du Canal, il suffira de porter notre attention sur la Province du Languedoc.

Les plaines de Narbonne, de Beziers, de Castelnaudari fournissoient à peine du bled pour nourrir leurs habitans; on ne comptoit que très-peu de manufactures, mais beaucoup de familles pauvres & misérables. Riquet paroît : son génie conçoit la possibilité du Canal que Colbert desire; il invente les écluses, il perce les montagnes, il nivelle les précipices les plus profonds, & l'exécution d'un projet si beau, si digne de la gloire de Louis le Grand, change en peu d'années l'état de cette Province, & la rend florissante. Les Languedociens, sujets fideles, commerçans actifs, agriculteurs infatigables, fabriquans ingénieux, enrichissent leur Province des dépouilles du Levant, dont ils ont presque enlevé le commerce aux Anglois; ils diminuent l'importation des bleds étrangers par l'abondance de celui qu'ils recueillent, ils augmentent l'exportation par la fertilité de leurs terres & par les produits de leurs manufactures; & la population la plus forte est due aux richesses du commerce que le Canal a ouvert au centre de cette Province, qui communique aux deux mers.

Pourquoi la Bourgogne ne se flatteroit-elle pas d'un succès aussi désirable? Il est démontré que le Canal favoriseroit nécessairement le commerce, que de sa vigueur naîtroient l'amour & la culture des arts, qu'il augmenteroit la population, à moins que le climat par son intempérie, ne rendît sans effet une cause si efficace. Que cette crainte seroit peu fondée! l'état de population où se trouvent Mâcon, Châlon, Auxerre, s'oppose à une idée aussi chimérique.

La Bourgogne placée au quarante-cinquième degré de latitude, jouit d'un air tempéré : les alimens y sont sains, leur délicatesse flatte le goût; tout invite à choisir cette riche Province pour séjour : mais si la population de la Capitale, & des Villes & Villages situés dans le centre, est foible, c'est un motif pour hâter l'exécution du Canal, puisqu'il offre tant d'avantages. Resteroit-il encore quelques doutes sur les avantages immenses qui résulteront de sa perfection? On croit pouvoir se flatter qu'ils sont trop solidement établis & trop incontestablement démontrés dans cette première partie, pour laisser aucune incertitude sur un objet aussi important; examinons dans la seconde si la somme des désavantages pourroit balancer l'exécution de cet utile projet.



S E C O N D E P A R T I E .

LES projets qui ont pour objet des avantages publics & positifs, ont aussi nécessairement leurs désavantages effectifs ; suite de la destinée des choses humaines. Rien n'existe dans la nature qui ne porte son ombre avec soi ; mais s'il est acquis que le Canal doit être avantageux à la Bourgogne, ne peut-on pas supposer en même temps qu'il résultera plusieurs désavantages de sa construction ? Elle exigera des dépenses considérables, sa navigation occasionnera un bouleversement sensible dans l'ordre & l'économie du travail ; son premier effet sera l'augmentation du prix des denrées, son second sera de produire le luxe : la sécheresse, les inondations, les glaces, &c. interromperont infailliblement la navigation qu'il faudra suspendre pour le curage du Canal. Des événemens imprévus peuvent encore en arrêter le cours. Ces inconvéniens existent-ils réellement, ou sont-ils assez forts pour balancer les avantages qui résulteroient de son exécution ? La flatteuse illusion pourroit nous séduire ; défions-nous de sa trompeuse apparence, & que la plus exacte analyse serve seule de base à la solution du Problème qui fait l'objet de ce Mémoire.

L'espace que le Canal doit parcourir en Bourgogne est de trente-six lieues ; & par une opération détaillée dans la première colonne des tables ci-jointes, on verra qu'il doit coûter à la Bourgogne onze millions neuf cents quatre-vingt-quatorze mille trois cents douze livres.

Les circonstances actuelles ne sont pas assez favorables pour que le Roi ou la Province puissent fournir gratuitement cette somme. Que cet ouvrage soit entrepris par économie, ou que l'exécution en soit accordée à une Compagnie, il faudra également assurer la rentrée des fonds qui y auront été employés : la nécessité de subvenir aux frais de cet ouvrage, entraînera donc avec elle un désavantage réel ; mais les maux résultans de ce désavantage ne peuvent balancer les biens que le Canal procurera ; il s'en faut de beaucoup qu'ils soient aussi décisifs qu'ils le paroissent au premier aspect. Le bénéfice que la Bourgogne retirera de la navigation, peut être porté beaucoup au delà de deux millions ; il est vrai qu'il faudra commencer par en déboursier douze une seule fois, mais une pareille avance doit-elle être réputée à désavantage ? Et quel est le père de famille qui ne trouveroit pas un véritable avantage à emprunter au taux de l'Ordonnance, une somme qu'il seroit assuré de placer ensuite légitimement à vingt pour cent de bénéfice ? Pour détruire toute idée de réalité dans ce prétendu désavantage, il suffira que les ressources qu'on emploiera, soient peu oné-

reuses : c'est par la perception de quelques droits sur les marchandises embarquées sur le Canal, ou par la voie d'un emprunt, ou par celle d'une imposition, qu'il paroît convenable de se procurer les fonds nécessaires.

Aucun de ces moyens ne sçauroit être assez onéreux à la Province pour former un obstacle à l'exécution du Canal; le choix entr'eux n'est cependant pas indifférent, & celui peut-être qui paroît le moins contraire aux intérêts de la Bourgogne, est celui-là même qui y nuirait le plus : il est donc important de sçavoir lequel est préférable; on va les présenter tous les trois dans le vrai point de vue sous lequel ils paroissent devoir être considérés.

M. de Montesquieu pense que dans le cas où l'on est forcé de faire contribuer le peuple à quelques dépenses, il est plus convenable de mettre les impôts sur les marchandises; il dit : „ Les droits fixés sur les marchandises, sont ceux dont le peuple se sent le moins, en ce que „ l'exigence n'étant pas formelle, cet impôt modéré lui devient insensible; alors le Marchand qui en est chargé, laisse tomber l'illusion „ sur l'acquéreur qui confond le droit avec le prix des marchandises „ en raison de leur valeur : ce moyen tranquillise le peuple, &c.

Ces motifs en faveur des droits sur les marchandises, paroissent pressans; on pourroit encore y ajouter que par ce moyen l'Etranger contribuera à l'acquittement des dépenses de la construction du Canal, tant par les droits exigés sur ses propres marchandises, que par l'augmentation du prix de celles que nous lui vendrons, dont la valeur hausseroit en raison des droits perçus; mais ces raisons sont plus spéculatives que solides : il seroit à craindre qu'en établissant des droits sur le Canal, les avantages que le commerce espéreroit tirer de sa navigation, ne fussent bientôt anéantis & le Canal abandonné; car si c'est à faciliter le commerce que le Canal est principalement destiné, & si les droits doivent s'opposer à son activité, il s'ensuit que la perception de ces mêmes droits rendront infailliblement l'usage du Canal inutile pour l'objet qu'on avoit en vue.

John-Nikol regarde les droits de Douanne comme fort onéreux au commerce, par la seule raison qu'ils emploient de gros fonds sans profit pour le Marchand (a). De plus, l'activité du commerce tant extérieur qu'intérieur, & la force de la commission, sont les fruits de la liberté & de la facilité des transports : les droits sont des barrières qui arrêtent le commerce en gênant sa liberté, ils augmentent les frais de traite; ce seroit donc s'opposer à cette activité : l'expérience ne laisse aucun doute sur ce raisonnement.

Les droits (b) qu'on leve sur le cours du Rhône de Lyon à Beaucaire,

(a) Pag. 384. Avantages & Désavantages de la France & de la Grande Bretagne.

(b) M. de Vauban prouve que les droits établis sur les vins de Manté ont occasionné une perte de deux millions quatre cents mille livres, tant pour l'abandon entier d'une grande partie de vignes, que pour la détérioration de celles qui subsistent. Testa. Polit. tom. 2, p. 20 : les droits de 7 liv. par muid, ont fait monter la perte à deux millions quatre cents mille livres, tom. 1, p. 72.

augmentent nos fers de 25 liv. 2 f. 2 den. par millier (a), en sorte que la Russie & la Suède peuvent entrer en concurrence avec nous à la foire de Beaucaire, & que ces Etrangers en vendent beaucoup au détriment du commerce de Lyon & au désavantage de la Bourgogne (b). Ce commerce intérieur & extérieur souffriroit donc par l'établissement des droits sur le Canal, & la commission en seroit sensiblement affoiblie ; jugeons en par ce fait. La grande route qui conduit de Dijon à Paris en passant par Auxerre, est belle & facile ; cependant les droits établis sur le pont de Joigny, en détournent la plus grande partie des voituriers ; & il est de notoriété publique qu'ils préfèrent la route de Champagne, quoique plus difficile & très-montueuse. Le même inconvénient arriveroit infailliblement, si pour recouvrer les avances faites pour la construction du Canal, on imposoit des droits sur les marchandises que l'on transporterait par cette voie : les pernicious effets de ces droits seroient d'autant plus à redouter, qu'ils jetteroient des entraves très-gênantes dans le commerce.

En supposant cet établissement de droits, il faut présumer que S. M. ou la Province les céderoient à une Compagnie qui auroit fourni les fonds nécessaires pour la construction du Canal ; mais comme on ne voudroit pas laisser cette charge à perpétuité, il est probable qu'on tâcheroit de se procurer dans le produit des droits, non seulement le paiement de l'intérêt, mais encore le remboursement du capital. Quel que fût le parti auquel on crut devoir se déterminer, le bénéfice que les Négocians trouveroient dans la navigation, leur sembleroit toujours foible : examinons pour nous en convaincre, quelle sera la force des droits dans l'une & l'autre de ces deux suppositions.

(a) Le millier de fer, poids de marc, payé en arrivant			
à Lyon, à la Douanne,	2	l.	10 f.
à Vienne, péage,	3		9
à Vienne, pour Douanne de Lyon,	10		10
à Serriere,			12
à St. Vallier,			6
à Tourmon,			18
à Valence,	1	6	1 d.
à la Voute,	1	6	1
à Buy,			9
au St. Esprit,			12
à Montrenard,	1		2
à Roquemole,	1		10
à Beaucaire,			12
	25	2	2

(b) Un Commerçant de Dijon a présenté à M. de Trudenne, un Mémoire qui prouve que les droits sur les transports des fers, empêchent qu'ils ne soient transportés à Marseille, & n'a que la Ville de Lyon pour débouché.

Opérons dans le cas des droits, sur la somme totale que doit coûter le Canal : elle est portée par estimation proportionnelle, à seize millions vingt mille six cents vingt-cinq livres. L'intérêt de l'argent qu'une Compagnie emploie dans des entreprises difficiles, est ordinairement sur le pied du denier douze ; en supposant qu'on ne pense point au remboursement, il faudra donc trouver tous les ans un million trois cents cinq mille cinquante-deux livres ; & si le remboursement est résolu dans l'espace de vingt années, il faudra chercher la somme de trois cents quatre-vingt-douze mille cinq cents cinquante-deux livres ; alors divisant l'une & l'autre de ces sommes par la quantité de bateaux qui pourront passer dans le Canal, on connoîtra la force des droits sur chacun. On prouve qu'il passera par année six mille huit cents bateaux ; ainsi dans le premier cas un bateau seroit taxé à deux cents onze livres un sol, & dans le second à deux cents soixante & treize livres deux sols trois deniers, taxe qui augmenteroit peut-être assez les frais de transport par cette voie, pour rendre le bénéfice du Marchand trop foible, & l'empêcher de fréquenter le Canal. En effet, un bateau porte autant de marchandises que vingt-six voitures attelées chacune de trois chevaux : un voiturier emploieroit six jours pour faire le trajet de Brinon à St. Jean-de-Lône, les cent vingt-six voitures coûteroient six cents vingt-quatre livres.

Le bateau, eu égard aux détours que fait le Canal, au temps qu'exige le passage de cent vingt ponts & de deux cents écluses, emploieroit quinze jours pour faire le même trajet, & chaque journée étant estimée à raison de huit livres, la traite seroit de cent vingt livres. Si le passage de chaque écluse est fixé à quatre sols six deniers par bateau pour l'entretien du Canal, les deux cents écluses qui doivent se rencontrer dans le cours de la navigation, feront encore une dépense de quarante-cinq livres ; cette somme réunie aux frais de traite & à celle des droits, fait pour chaque bateau, celle de trois cents soixante & seize livres un sol : dans le cas où les droits seroient établis à perpétuité, & dans la supposition où l'on voudroit éteindre les capitaux dans un temps limité, elle monteroit à quatre cents trente-huit livres deux sols trois deniers.

La différence de la dépense qu'occasionneroit la navigation, & de celle qu'exige le transport par terre, ne seroit dans la première supposition, que de deux cents quarante-sept livres dix-neuf sols, & de cent quatre-vingt-six livres dix-sept sols neuf deniers dans la seconde. Ainsi le bénéfice que les Négocians trouveroient à transporter par eau leurs marchandises, ne seroit pas assez considérable pour les déterminer à donner la préférence au Canal sur la route par terre. Quelques légers que soient les droits sur le commerce, ils déplaisent, rebutent le Commerçant, & nuisent par conséquent à l'objet qu'on s'étoit proposé : en un mot, la perception semble toujours odieuse, le Commerçant ne se fait communément aucun scrupule d'en éluder le paiement ; d'autre part, le Traitant avide n'ignore pas que de sa vigilance & de

sa défiance dépend uniquement son bénéfice : delà il résulte des fausses déclarations, des recherches toujours fatigantes, des confiscations, des amendes, des retards enfin dans les expéditions, retards souvent préjudiciables. Le Marchand perd le moment de la vente ; sa marchandise se détériore, se gâte & finit par ne plus avoir aucune valeur. Quel est donc celui, qui forcé d'avancer de grosses sommes, & n'ayant que la perspective d'un bénéfice modique, voudra courir de pareils risques ? S'il s'en présente quelques-uns, assurément le nombre sera petit. Alors l'intérêt de la Province seroit sensiblement compromis ; les droits établis ne produiroient pas les mêmes sommes sur lesquelles on auroit compté : il faudroit chercher d'autres ressources pour indemniser la Compagnie ; insensiblement on se trouveroit hors d'état de continuer l'entretien du Canal. L'exécution enfin du plus beau projet, du plus avantageux, deviendrait inutile à la Province, & même très à charge, si le seul moyen de l'exécuter consistoit dans l'établissement de droits imposés sur la navigation ; ainsi l'intérêt de la Bourgogne semble exiger que l'on cherche un autre moyen : examinons si la voie de l'emprunt ou celle de l'imposition seroit préférable.

Comme on ne doit envisager ici que les dépenses à la charge de la Province, il ne faudroit emprunter que douze millions pour l'exécution de trente-six lieues & un quart ; son crédit est si bien établi, qu'il n'y a aucun doute qu'elle ne trouvât cette somme aisément ; elle pourroit même faciliter cet emprunt en créant des actions commercables : mais tous ses revenus ont une destination fixe, & elle ne peut en affecter aucun au paiement des intérêts des sommes empruntées, & moins encore faire un fonds d'amortissement capable de produire avec le temps, le remboursement des capitaux ; il faudra donc dans le cas d'un emprunt, trouver des ressources suffisantes pour fournir au paiement des intérêts & à l'extinction du capital. Nous avons vu qu'il seroit peut-être dangereux de recourir dans ce cas-ci à des droits établis sur les marchandises ; on seroit obligé dans la supposition de l'emprunt, d'imposer sur le peuple non seulement les six cents mille livres d'intérêts, mais encore une somme qui dans un temps déterminé, pût rembourser les douze millions.

La sagesse des Administrateurs en établissant un impôt, les engage à prendre les moyens de lui donner le moins de durée qu'il est possible : c'est pour se conformer à ces vues, que l'on a dressé à la fin de ce Mémoire, des tables calculées, lesquelles prouvent que dix années suffiroient pour le remboursement de douze millions & le paiement des intérêts ; alors la somme de l'impôt seroit de quinze cents cinquante-quatre mille livres, fardeau probablement trop fort, & qu'il paroît naturel de rendre plus léger.

Quelque diligence qu'on apporte dans le travail, il ne faut pas espérer que le Canal puisse être rendu navigable avant le terme de dix ans ; il est donc inutile d'avoir dès la première année, la somme totale
des

des dépenses à faire dans cet espace de temps ; il suffira que la Province soit en état de payer dans le courant de la deuxième année , la somme employée pendant la première : son crédit qui soutiendra les Entrepreneurs , opérera en sûreté ; par ce moyen on épargnera chaque année au peuple , les six cents mille livres d'intérêts qu'il auroit à payer dans le cas de l'emprunt , & il ne resteroit plus alors que douze cents mille livres ou un million à répartir annuellement pendant la construction du Canal. La durée de l'imposition doit en effet être proportionnelle à celle du travail nécessaire pour ouvrir le Canal : borner le temps de l'imposition à dix ans si ce projet ne peut être achevé que dans douze , ou le prolonger à douze s'il peut être navigable après dix , ce seroit également surcharger le peuple ; dans le premier cas on exigeroit de lui trop promptement des sommes inutiles pour le temps , dans le second on le chargeroit des intérêts des sommes à emprunter pour payer les ouvrages faits sur le Canal ; mais on peut diminuer la charge de cette imposition qui deviendrait très-forte.

Les calculs découvrent bien des vérités , mais ils ne démontrent point l'usage qu'on en doit faire ; c'est aux Législateurs à juger de leurs résultats : si toutes les sommes que beaucoup de Particuliers constituent en rentes viagères , étoient plutôt le fruit du travail , elles feroient le bien de la Province ; au-lieu qu'elles éteignent l'industrie en favorisant l'oisiveté , qui est un crime contre l'Etat. Les inconvéniens des rentes viagères , détaillés dans les Remontrances du Parlement de Paris , sont remplis de force : „ Ceux qui se laissent séduire par le désir de vivre „ dans une plus grande aisance , s'empresse d'acquérir de ces rentes : „ les uns qui pourroient donner des sujets à l'Etat , se mettent dans „ l'impossibilité de s'établir , n'ayant plus aucun bien à laisser à leur „ postérité ; les autres éteignent dans leurs cœurs la tendresse qu'ils „ doivent à leurs enfans , sacrifient leurs fonds pour accroître leur re- „ venu , ruinent leurs familles avec leurs héritiers. Offrir aux sujets „ des biens qui disparaissent avec ceux qui les possèdent , n'est-ce pas „ les inviter à renoncer à tous les sentimens de la nature , à vouloir „ enfin que tout périsse avec eux ? “ Mais sans lever le voile qui couvre les vices de l'humanité , contentons-nous d'indiquer ici par le détail du troisième moyen , le remède que l'exécution du Canal porte avec elle.

La taxe personnelle est toujours insupportable ; elle se présente à l'imagination par un côté qui la révolte : cette vérité est si sensiblement démontrée par Mrs. de Sully , de Vauban & de Mirabeau , qu'on évitera de la proposer. Il paroît donc plus avantageux de recourir à une taxe réelle que le peuple supportera sans opposition.

Si le peuple murmure quelquefois contre les impôts , s'ils lui paroissent souvent insupportables , c'est qu'il en ignore presque toujours la nécessité , & qu'il suspecte la fidélité de l'emploi ; mais qu'il soit instruit que cet impôt va lui procurer un bien réel , ses cris cessent , & payé avec

empressement. On peut donc espérer que l'avantage du Canal étant bien démontré, chacun voudra contribuer à son exécution; mais comme cette bonne volonté sera cependant proportionnée au profit qu'il en retirera, c'est aussi proportionnellement à ce degré de bénéfice qu'il conviendra de répartir l'imposition.

En supposant que l'impôt doive durer douze ans, il y aura neuf cents quatre-vingt-dix-neuf mille cinq cents vingt-six livres à répartir par année; mais les riverains étant les plus favorisés des bons effets de la navigation, il paroît juste de leur faire supporter la plus grande partie de la somme à imposer, & le reste de la Province ne sera chargé que d'une partie plus foible de la même somme.

Les opérations faites en Bourgogne pour la répartition du vingtième de cette Province, ont rendu cette imposition aussi exacte & aussi juste que peut être une imposition faite par des hommes sur des hommes; on la prend ici pour modèle : on peut croire qu'il n'y auroit pas d'inconvénient à faire la perception des vingtièmes, & celle de l'imposition pour le Canal par un seul & même rôle; ce moyen éviteroit les frais de régie, des erreurs toujours à redouter, & presque inévitable quand il s'agit d'asseoir une nouvelle imposition. On porteroit celle-ci jusqu'à un million à-peu-près, afin d'y trouver chaque année une somme capable de subvenir aux frais que pourroient entraîner des augmentations imprévues, & par la répartition, la Province se trouveroit beaucoup moins chargée que dans l'état actuel; car si l'on en excepte les riverains que j'étends à cinq lieues de chaque côté du Canal, le reste de la Province ne seroit taxé qu'au quinzième; & pour ceux-ci, la taxe décroîtra progressivement au degré d'intérêt qu'ils auront à l'exécution du projet; en sorte que les plus proches payeront le dixième, & les suivans payeront le onzième, douzième, treizième & quatorzième proportionnellement à l'éloignement des rives du Canal.

Par ce moyen, chaque contribuable sera taxé en raison de l'avantage qu'il peut trouver dans l'exécution de ce projet, avantage qui doit même lui faire envisager cette taxe comme une avance des fonds qui se reproduiront peu de temps après en bénéfice réel. On ne cherche pas ici à éblouir par des espérances trop flatteuses; la plus simple réflexion peut en convaincre, car il est certain que l'amélioration des fonds étant un effet nécessaire du Canal, l'augmentation de revenus dédommagera les propriétaires sur lesquels seuls auront été imposés les frais de l'entreprise.

Soit effectivement que S. M. donne des Soldats pour ouvrir le Canal, soit que les riverains y travaillent, ou que l'une & l'autre de ces ressources soient réunies, il en résultera nécessairement un accroissement dans la consommation qui favorisera le cultivateur par de plus grands profits; & l'argent de l'imposition après avoir passé des mains du Receveur dans celles de l'ouvrier, retournera bientôt au propriétaire; de sorte qu'avant le payement de la deuxième année, il est certain que

le contribuable aura recouvré la somme à laquelle il avoit été imposé.

On ne prétend pas cependant décider si ce dernier moyen mérite la préférence, il suffit d'avoir démontré qu'on ne doit pas envisager la nécessité des dépenses comme assez défavorable pour empêcher l'exécution de cet utile projet; qu'enfin elle ne peut pas balancer les avantages qu'on en doit attendre, que même il y auroit de l'injustice à en conclure qu'elle seroit onéreuse à la Province.

Toutes les rivières qui pourront être desséchées, celles dont on prendra le lit pour en faire celui du Canal, font mouvoir actuellement beaucoup d'usines qu'il faudra détruire nécessairement. Le transport des marchandises se fera avec moins d'hommes & de chevaux; il y aura donc une privation sensible d'occasions de travail pour les ouvriers employés dans les usines, une diminution notable dans le nombre des charois à faire enlèvera aux laboureurs l'avantage d'employer leurs chevaux, & aux voituriers de profession, la seule ressource qu'ils ont pour vivre; les aubergistes & une foule d'artisans seront inutiles par la même cause: il faudra moins de chariots & d'autres voitures; il y aura moins de chevaux, & conséquemment le nombre des charons, des ferreurs & des bourliers sera nécessairement diminué. L'exécution du Canal envisagée sous ce point de vue, paroît défavorable; mais l'est-elle assez pour y renoncer?

Des moulins à vent pourront suppléer à ceux que l'eau fait mouvoir à présent, il sera même possible d'en reconstruire d'autres dans les environs des écluses; il n'est ni papeteries, ni forges, ni moulins, &c. auxquels on ne puisse fournir de l'eau par ce moyen, qui d'ailleurs rendra les usines moins sujettes aux dégradations que leur cause les inondations; si leur destruction peut paroître défavorable relativement à l'inaction dans laquelle les ouvriers qui y travaillent seront réduits, ce mal ne sera que momentané; les déblais & les constructions des tranchées, chauffées, digues, &c. leur donneront de l'emploi pendant ce temps-là. Il n'y a pas à s'alarmer sur le sort des charretiers & des artisans; le changement à leur égard ne sera pas si funeste qu'on pourroit le croire, il ne se fera que par degré; & comme ils auront reçu pourvoir à leur besoin, le nombre se mettra de lui-même au niveau nécessaire. Des arts entretenus par une consommation plus forte, des manufactures établies offriront de nouvelles ressources, l'agriculture appellera à elle un grand nombre d'hommes; & quand on n'auroit pas d'aussi puissans motifs à opposer aux inconvéniens que l'on vient d'apprécier, ils seroient trop foibles pour devoir s'y arrêter. Le nombre des rouliers est peu considérable en Bourgogne; ceux qu'on rencontre sur les routes sont, ou Liégeois, ou Flamands, Normands, Picards, Comtois ou Allemands: la ressource que les charois offrent aux laboureurs, ne mérite pas plus de considération; au contraire, on doit désirer qu'elle leur soit enlevée, tant elle leur est préjudiciable.

Le cultivateur détourné de son travail par ses voyages, prend du

goût pour la vie errante, se débauche & rompt les liens qui l'attachoient à la glebe; son bétail harassé par des traites fatigantes, devient incapable de bien labourer la terre : aussi, loin de trouver dans les charrois le bénéfice dont les laboureurs s'étoient flattés, ils en ressentent des pertes réelles. Il ne faut pour se convaincre de cette vérité, qu'examiner les Villages dont les habitans sont le plus à portée de profiter de cette prétendue ressource; ils sont constamment plus pauvres que les autres. Que l'on pénètre dans les vallées de St. Thibault, d'Époisse, de Semur, on y trouvera une preuve sensible & vraie de ce qu'on avance ici. Le laboureur de ces cantons attiré par l'espoir de se procurer de l'argent comptant, se rend sur le port de Cravan pour charger le sel; mais souvent ses équipages se brisent, ses chevaux mal nourris, périssent ou deviennent malades; & il n'est pas rare de voir les maîtres retourner chez eux sans avoir trouvé d'autre avantage que de s'être défrayés en route, tandis qu'ils ont mis leur bétail hors d'état de donner à leurs terres les façons dont elles ont besoin : cette prétendue ressource épuise donc & appauvrit réellement le laboureur, au-lieu de lui être utile. On pourroit encore répondre à ceux qui croient trouver une preuve contre les avantages du Canal, dans son effet sur l'augmentation des denrées, que cette augmentation deviendra un bien général.

Pour rendre cette vérité sensible, portons la spéculation sur le bled, cette denrée si nécessaire à la vie, & démontrons d'après M. de Vauban, qu'il est à souhaiter qu'elle soit portée à un certain prix, qu'elle s'y soutienne sans craindre qu'il devienne excessif.

Un champ n'est réputé utile au fermier, qu'après lui avoir rendu les frais de culture & de récolte, le prix du bétail & la somme des taxes qu'il est tenu de payer à raison de ce fonds de terre. Si le bled est mis à un prix trop bas, à peine fera-t-il rentrer les fonds avancés par le propriétaire : le contraire arrivera lorsque la valeur du bled sera à son juste point.

L'artisan se réjouit lorsqu'il achète le pain à bas prix (a); mais il devroit plutôt gémir sur la perte que fait le laboureur, car il touche au moment de la ressentir indirectement. En effet, le laboureur appauvri ne fait pas travailler l'artisan; & comme il lui est impossible de payer le prix de sa ferme au propriétaire, il borne ses desirs, diminue ses dépenses de luxe, impose silence à la voix de ses besoins; & faute d'argent, il ne peut employer des ouvriers. Mais si la navigation sur le Canal doit être utile en ce qu'elle contribuera à maintenir le bled à un taux convenable, il est aussi des circonstances où elle servira à le faire baisser de prix. le Canal, en facilitant les transports dont il diminuera les frais, & en procurant aux cantons abondans, l'avantage

(a) Le bas prix des denrées fait baisser le salaire du menu peuple, diminue leur aisance & le revenu d'une Province. Tabl. Econom. pag. 92.

de verser leur superflu dans ceux qui seroient moins favorisés de la nature, remettra le tout dans un juste équilibre; les Provinces voisines pourvoieront à nos besoins dans le cas d'une stérilité locale; versant enfin dans la nôtre une abondance qui leur seroit à charge sans ce débouché, nous ne risquerons jamais d'éprouver les horreurs de la famine, ni les inconvéniens d'une chéreté trop forte.

Dans l'état actuel des choses, beaucoup de terres en Bourgogne demeurent sans culture, des communaux immenses sont sacrifiés à un parcours peu utile au bétail, & peut-être très-nuisible au bien général: dès que le cultivateur pourra compter sur la facilité de vendre ses denrées, ses forces redoubleront, les terres seront mieux cultivées, les défrichemens produiront des moissons abondantes, & nous enrichirons de l'argent des Provinces moins fertiles.

C'est dans les années où la somme des exportations a été plus forte, que le prix du bled étoit le moindre en Angleterre (a); ce seroit nous allarmer inutilement, si nous craignons qu'elles ne fissent monter quelques jours le prix du bled à un taux excessif: si cependant il naissoit quelques inquiétudes à cet égard, il suffiroit de suivre l'usage des Anglois, qui préviennent l'abus des importations en s'y opposant dès que le bled est monté à un prix fixe: qu'il soit pareillement défendu en Bourgogne de l'exporter quand sa valeur excédera cinquante livres la mine, mesure de Dijon. Au reste, comme le remarque M. de Vauban, cette loi devient inutile; car l'avantage de la revente peut seul engager à l'exportation, qui cessera dès que le prix sera le même par tout. Soit qu'on établisse cette loi, soit qu'on la néglige, l'augmentation excessive du bled ne proviendra pas de l'effet de la navigation; il paroît au contraire qu'il contribuera à le maintenir dans une juste valeur pour le bien général.

Si la crainte d'être prolix n'empêchoit pas l'Auteur de ce Mémoire de soumettre toutes les autres denrées à un examen pareil à celui qu'il vient de faire du bled, il prouveroit aisément qu'en augmentant leur prix, le Canal ne peut pas être désavantageux: examinons le commerce du bois, & prenons cet objet pour exemple; il est certain que cette marchandise diminueroit de prix dans la Capitale & dans une grande partie de la Province.

L'espèce dans ce genre est sur le point de manquer: assertion peu juste, & qui vient de ce que l'homme juge de tout par la sensation des objets qui l'avoisinent, sans réfléchir que sa position influe sur son jugement. Si la chéreté du bois en annonce la rareté dans quelques pays, il en est d'autres aussi où il n'a que très-peu de valeur; & qu'en général ce sont les frais de transport qui le renchérissent. Le Canal,

(a) Iohn-Nikol, pag. 92. Avantages & Désavantages de la France & de la Grande Bretagne.

en diminuant ces frais, contribueroit plutôt à diminuer la valeur des bois, qu'à l'augmenter; mais à supposer qu'il restât quelque sujet de crainte sur la destruction de l'espèce, par rapport aux abus que les exploitations pourroient occasionner, il ne doit pas être un obstacle à l'exécution du Canal. Laissons agir les loix dictées par la sagesse du Gouvernement, tenons la main à ce qu'elles soient fidèlement observées, & nos vaines allarmes s'évanouiront.

Les profits que l'on tirera des progrès de l'agriculture, fourniront les moyens de cultiver les forêts avec plus de soins & d'économie; on en semera, on en plantera; ainsi nulle crainte à avoir de l'épuisement de l'espèce. Le Canal ne peut-il pas, à l'imitation des Canaux de Flandres, être bordé de fresne, de peupliers d'Italie, d'ormes, de faules & de noyers? Et cette plantation bien soignée sur trente-fix lieues de longueur, ne procurera-t-elle pas des ressources contre la disette des bois?

L'importation du charbon de terre que facilitera la navigation du Canal, contribuera encore à affoiblir les craintes que l'on pourroit avoir de l'augmentation excessive du prix des bois, dont la consommation sera diminuée par ce moyen. On peut donc assurer qu'il n'est aucune denrée sur laquelle le Canal ne doive produire le même effet; ou du moins s'il en est dont il augmente le prix, cette augmentation sera plutôt un bien réel, qu'un mal à redouter.

La Bourgogne n'est pas une Province isolée; elle fait partie d'un Royaume auquel les liens de l'intérêt le plus pressant, l'attachent; elle lui doit des subsides; ces subsides lui deviendront d'autant moins onéreux, qu'elle sera plus en état de les fournir, puisqu'il y aura toujours un bénéfice réel par la diminution que le Canal procurera nécessairement, en donnant de la valeur à nos denrées & en multipliant nos richesses.

Le luxe, il est vrai, sera une suite certaine de cette augmentation de richesses: la plupart des hommes ne l'envisagent que comme la source des plus grands malheurs; aussi quelques-uns peuvent-ils redouter l'exécution du Canal: mais cette crainte n'est pas moins chimérique que les autres.

Le luxe n'est un mal politique que quand il est opposé aux intérêts de la société; mais ceux de la Bourgogne exigent du luxe: quoiqu'il soit moralement sûr que le Canal le produira, ce n'est cependant pas un motif suffisant pour supposer que l'exécution de ce projet soit dangereux. Si nos desirs étoient bornés au simple nécessaire, nous n'aurions que peu de besoins; des fruits, des herbes, quelques racines, & de l'eau suffiroient à notre nourriture; une cabane nous mettroit à l'abri des injures de l'air, la peau de quelqu'animal sauvage défendrait nos corps des rigueurs du froid; dans cet état de simple nature, il est certain que le luxe le plus modéré seroit un très-grand mal: mais ne nous laissons pas éblouir par les brillans sophismes de l'un des plus

éloquens Littérateurs de nos jours ; & sans aspirer à une réforme impossible, observons que le luxe peut satisfaire à nos besoins. C'est par lui que tant d'ouvriers trouvent le moyen de pourvoir à leur subsistance ; c'est par lui que la consommation portée au plus haut point, augmente les richesses ; en un mot, le luxe est pour la Bourgogne d'une nécessité aussi indispensable, qu'il seroit à redouter pour un État borné dans ses ressources. En effet, le luxe forçant à tirer des Provinces étrangères les marchandises qui manquent dans une autre, cette importation lui devient d'autant plus onéreuse, qu'elle a moins d'équivalent à donner en échange ; mais si cette Province peut faire des échanges, si même elles passoient la valeur de ce qu'elle recevroit de l'Etranger, son intérêt exigeroit que son luxe excitât celui de ses voisins : tel est l'état de la Bourgogne.

La certitude de l'effet des inondations, de la sécheresse, des glaces, du curage du Canal, ne doit pas faire redouter ce projet, & le craindre comme nuisible à la Province : il est vrai que toutes ces causes empêchent souvent que la navigation ne soit continuelle ; mais ces différentes interruptions ne peuvent restreindre l'utilité du Canal au point de rendre son exécution dangereuse & à charge. Quand même le Canal ne seroit navigable que pendant la moitié de l'année, on ne devroit pas même en tirer cette conséquence, à plus forte raison dès qu'il est évident que la navigation ne sera interrompue que pendant trois mois tout au plus.

On ne peut pas raisonnablement compter sur plus de quinze jours de froid par année commune, capables de faire geler l'eau du Canal ; car en admettant que sa rapidité qui sera diminuée par les écluses, la rende plus susceptible de gelée qu'elle ne l'eût été sans leur opposition, le Canal étant entretenu d'eau par des sources vives très-multipliées, il n'est pas douteux que les glaces y feront peu fréquentes, & les inondations ne pourront pas causer une plus longue interruption dans la navigation.

La superficie du réservoir au point de partage, & la profondeur du Canal dans toute l'étendue de son cours, rendront nécessairement rares les inondations ; lorsqu'il en surviendra quelques-unes, elles seront peu durables, parce qu'en ouvrant les portes des écluses, le dégorgeement sera d'autant plus facile, qu'on aura pratiqué des canaux de dérivation, qui par la pente naturelle du terrain, favoriseront l'écoulement des eaux surabondantes.

La sécheresse est de tous les obstacles à la navigation, celui qui s'opposera le plus long-temps à sa liberté : son effet seroit très-considérable si l'on éprouvoit souvent des années semblables à celle de mil sept cent soixante-deux, mais l'expérience doit nous tranquilliser ; il est même à présumer qu'elle sera bien moins sensible sur le Canal que dans nos rivières. Les rives bien construites, impénétrables à l'eau, le fond du Canal entièrement pavé, empêcheront les filtrations, ou du moins seront-

elles moins considérables (a) : l'évaporation sera la plus forte cause de la diminution du volume ; mais comme les digues , en donnant une pente uniforme au lit du Canal , ralentiront le cours de l'eau ; la dépense en fera peu sensible , & la quantité d'eau restera presque toujours à une hauteur propre à favoriser la navigation pendant plus des trois quarts de l'année.

Ce seroit encore s'éblouir , que de considérer comme un désavantage , le temps nécessaire pour le curage du lit & pour les réparations du Canal ; la sécheresse seule favorisera les unes , en même temps qu'elle facilitera l'autre : mais le fond de son lit étant pavé , il se trouvera rarement des réparations qui obligeront à barrer entièrement le passage. A supposer qu'on fût obligé par leur importance , de renoncer au choix du moment , & qu'elles embarrassent le Canal au point de ne pas livrer le passage , il n'en résulteroit qu'une interruption momentanée & locale : la navigation sera toujours libre au-dessus & au-dessous de l'obstacle.

Les plus fortes rivières sont rarement navigables dans tous les temps de l'année , cependant il s'en faut bien qu'elles soient regardées comme peu utiles au commerce ; c'est pendant qu'elles ne sont point praticables , que le Négociant s'occupe du soin de préparer ses cargaisons & d'établir la marche de son commerce , & ses bateaux profitent des premiers momens favorables à la navigation.

Malgré la nécessité des réparations & du curage du lit , malgré les inconvéniens de la sécheresse , des inondations & des glaces , malgré tous ceux enfin que la prudence la plus scrupuleuse a pu prévoir jusqu'ici , il est démontré que l'utilité du Canal ne fera pas trop restreinte , que tous les désavantages qu'on a cru entrevoir dans son exécution , ne sont pas capables de la faire regarder comme onéreuse à la Bourgogne ; & qu'ainsi

(a) Un bateau dépensera tout au plus deux cents toises cubes d'eau ; les six mille huit cents bateaux dépenseront un million trois cents soixante mille toises cubes.

Il est prouvé que les sources fournissent pendant les mois de pluie six mille six cents quatorze pouces d'eau ; on sçait qu'il ne s'évapore en vingt-quatre heures qu'une ligne d'épaisseur d'eau sur une surface exposée à l'air en Été , ou à peu près un pouce & demi par an.

Le Canal contiendra quatorze mille cent toises superficielles , & les rigoles cinquante-trois mille , ce qui fait cent quatre-vingt-quatorze mille toises ; l'évaporation sur le Canal fera donc de huit mille huit cents dix toises cubes par an , qui est le produit de quatre-vingt-deux pouces six lignes. On estime la perte d'eau par les portes d'écluses à cinquante pouces , & celle pour les filtrations à deux cents autres pouces , ce qui fait deux cents trente-deux pouces , que l'on évalue à cinq cents pouces ; il restera six mille cent quatorze pouces , qui fourniront pendant les six mois deux millions neuf cents cinquante-quatre mille quatre cents quatre-vingt toises cubes , parce que le pouce d'eau fournit en six mois quatre cents quatre-vingt-six toises cubes deux tiers : il reste encore un million six cents quinze mille quatre cents quatre-vingt toises cubes à pouvoir distribuer aux forges , moulins & usines de toute espèce. Ce volume d'eau est donc plus que suffisant pour fournir à la plus florissante navigation , & ces calculs exacts sont de fortes preuves contre les Anticanalistes Bourguignons.

la somme des avantages l'emportant sur celle des désavantages , le projet de réunir les deux mers dans le sein de la Bourgogne , par la jonction de la Seine à la Saone , est l'une des plus heureuses spéculations dont on ait pu s'occuper tant pour le bien de cette Province , que pour celui de l'Etat en général.

Quoique pour se renfermer dans la question proposée , l'Auteur n'ait apprécié les avantages du Canal que relativement à la Bourgogne , ce n'est pas que son utilité soit bornée à cette seule Province. Si les Anglois , rivaux , toujours jaloux , forcent quelques jours notre auguste Monarque à s'armer encore de sa foudre , le Canal de Bourgogne multipliera les ressources que son Royaume lui assure : nos bois iront flotter sur les mers , transformés en vaisseaux , les transports d'artillerie & d'attirails de guerre seront faciles & peu coûteux. Pendant la paix , la Bourgogne versera de toutes parts les richesses qu'elle renferme , & elles que les Provinces voisines & les pays éloignés y déposeront à l'envi ; en tout temps enfin le Royaume y trouvera des avantages qui solliciteront de la bonté de Louis le Juste & le bien Aimé , une franchise absolue pour tous les bateaux qui partiront du Canal avec leur chargement : franchise que la Bourgogne peut espérer de la justice de son Roi comme une récompense de son zèle , & sur-tout comme un dédommagement si , renonçant à l'établissement des droits , elle a pris sur elle-même par une imposition , les frais immenses d'une entreprise aussi dispendieuse. Cette liberté procureroit infailliblement à son Canal le plus grand effet possible. Alors le peuple plus heureux par un établissement si beau , bénissant la mémoire des Sçavans respectables qui ont tourné l'émulation au profit de la Société , unira la branche de chêne au myrte & aux lauriers qui couronnent leurs fronts.



D É T A I L

D E S I M P O S I T I O N S

A lever sur les Riverains du Canal de Bourgogne.

ESTIMATION DU PROJET.

M. Thomassin a évalué le Canal à	19263883 l.
M. Gabriel a fait monter son projet à	10808676
M. Abeille a estimé le sien à	8165417
La moyenne proportionnelle est de	16020625 l.
Longueur du Canal.	51 lieues.
Longueur à la charge de la Province. . . .	36 $\frac{1}{4}$
Prix d'une lieue courante.	320412 l.
Estimation de la partie à la charge de la Province. . . .	11545000
Somme totale à imposer, pour subvenir aux inconvénients & aux frais imprévus.	11994312
Evaluation de l'entretien annuel du Canal.	300000

Le Canal arroseroit sur dix lieues de largeur & sur trente-six lieues un quart de longueur, quatre cents soixante & quinze Communautés, & quinze Villes de la Province, qui contiennent ensemble trente-six mille deux cents quatre-vingt taillables, dont la plus grande partie pourroit travailler aux déblais, remblais, & aux transports des matériaux. La somme totale de tous ces Villes & Villages, est distinguée dans les tables suivantes. Sçavoir; la premiere colonne indique les distances différentes des Villes, Bourgs & Villages; la seconde indique la quantité de Paroisses; la troisième, celle des Villes; la quatrième, celle des taillables; la cinquième contient la somme de l'imposition d'un vingtième; & la sixième porte la somme à laquelle les Communautés seroient imposées par année.

DÉTAIL DE LA PROGRESSION

Pour l'imposition de chaque année.

INDICATION.	Nombre de Communautés.	Nombre de Villes.	Nombre de Taillables.	Imposition d'un Vingtième.	Imposition pour le Canal.
Les deux prem. lieues.	94	4	10504	505501.	101100 l.
Les deux contigues.	102	1	5553	22538	40977
Les deux suivantes.	92	2	4103	22704	37839
Les deux pénultièmes.	99	6	8841	48182	74126
Les deux dernières.	88	2	7279	42596	60853
Le reste de la Province payeroit					68463 l.
Total de l'imposition par année.					999526 l.

La Province paye à peu près pour un vingtième 700000 l.

Les Riverains en payent pour leur portion 186571

Afin de répartir en proportion de ces deux sommes, tous les Riverains feroient chargés du quart de l'imposition totale, & le reste feroit imposé sur toute la Province : cette distribution forme une progression décroissante pour douze années. En cette forme, les deux premières lieues payeroient le dixième, les deux contigues payeroient le onzième, les deux suivantes, le douzième; les deux pénultièmes, le treizième; les deux dernières, le quatorzième; & le reste de la Province payeroit le quinzième.

L'entretien annuel du Canal étant évalué à 300000 liv. par les Ingénieurs qui ont travaillé à ce projet, cette somme ne pouvant être entièrement à la charge de la Province ni à celle de la Généralité, elle feroit imposée sur tous les bateaux, & perçue au passage des écluses; & comme il est démontré qu'il passeroit moyennement six mille huit cents bateaux par année, un bateau feroit taxé à 4 l. 6 den. par écluse.

Détail de l'imposition sur le Commerce.

Pour imposer sur le Commerce les seize millions vingt mille six cents vingt-cinq livres, il faut sçavoir qu'il doit être construit deux cents écluses & cent vingt ponts sur toute la longueur du Canal.

L'expérience a démontré qu'il falloit un quart d'heure pour le passage d'un bateau dans un sas d'écluse simple, & une demi-heure pour le passage d'un double sas.

Si le Commerce étoit le plus abondant possible, il passeroit quatre-vingt-seize bateaux par jour; mais s'il étoit le plus stérile, il n'en passeroit

qu'un en vingt-quatre heures , & le nombre seroit réduit à trois cents soixante-cinq.

La moyenne proportionnelle entre un & quatre-vingt-seize , entre le temps moyen pour passer deux cents écluses & cent vingt ponts , pour nettoyer le Canal & faire les réparations annuelles , réduit la quantité à dix-neuf bateaux à peu près par jour ; ce qui donne six mille huit cents bateaux par année , sur lesquels seroient imposés les droits accordés par le Roi à une Compagnie autorisée pour la confection du Canal.

Le Commerce moyen seroit donc de six mille huit cents bateaux. Les revenus des fonds de cette Compagnie fixés au denier douze , seroient monter l'imposition annuelle à un million trois cents trente-deux mille cinquante-deux livres à répartir sur les deux cents écluses , & chacune seroit affermée à six mille six cents soixante & quinze livres ; en outre mille cinq cents livres pour l'entretien y étant ajoutées , chaque écluse produiroit huit mille cent soixante & quinze livres , & chaque bateau seroit taxé à une livre quatre sols six deniers par écluse ; conséquemment il en coûteroit à un batelier deux cents soixante & onze livres un sol pour faire tout le trajet du Canal.

Mais afin d'assurer à cette Compagnie le revenu de ses fonds , il paroît juste d'augmenter la taxe par bateau , & de la fixer à une livre dix sols par écluse : cette augmentation répareroit la diminution qui résulte du principe , que les nouveaux projets ne s'accréditent que par l'habitude & l'exemple.

La charge d'un bateau ordinaire est de huit à neuf cents quintaux de marchandise ; la taxe fixée à une livre dix sols par bateau dans chaque écluse , monte pour tout le trajet à trois cents livres : cette somme divisée sur le poids des marchandises , se trouve réduite à deux deniers par livre pour faire le trajet de cinquante-une lieues ; & cette imposition suffit pour fournir aux frais de l'exécution du Canal & de son entretien.

Suivant l'Arrêt du Conseil de 1724 pour le Canal d'Abbeville à Amiens , les vins de Bourgogne étoient taxés à 10 f. le muid pour les dix premières lieues.

Celui de Champagne à 1 l. 4 f.

Les bleds étoient taxés moitié.

Les bois payoient 4 f. par corde.

Le mairrin étoit taxé à 6 f. le millier.

Le chanvre étoit taxé à 2 f. le cent.

Le foin étoit taxé à 10 l. 4 f. le millier.

Toutes ces denrées augmentoient du tiers de la première taxe à dix lieues plus loin. En suivant cette même formule pour fixer la taxe des marchandises & denrées , conséquemment un muid de vin chargé à St. Jean-de-Lône & conduit à Brinon , seroit taxé pour son poids à 7 l. 15 f. & pour tout le trajet aux passages de deux cents écluses , 1 l. 12 f. ce qui fait en total 9 l. 7 f. Le droit sur les autres denrées , imposé seulement pour la somme nécessaire aux remboursemens des intérêts de l'argent employé à la confection & pour l'entretien du Canal , diminueroit dans la même proportion de leur valeur & de leur destination,

PROJET D'EMPRUNT (a).

La Province empruntant 12 millions en douze mille actions, de 1000 l. chacune au denier vingt d'intérêt, elle rendra 600000 l. chaque année; mais voulant rembourser une partie de chaque action avec une somme à peu près égale, on voit par la table suivante, que pour les 12 millions il faut déboursier annuellement la somme de 1554000 l. & comme l'intérêt du denier vingt est de 600000 l. il seroit remboursé la première année neuf cents cinquante quatre actions avec les 954000 l. qui resteroient; & comme il n'y auroit plus la seconde année qu'onze mille quarante-fix actions en payant la même somme à la fin de la seconde année, ces intérêts ne seroient donc plus que de 152300 l. on pourroit conséquemment rembourser cette même année mille deux actions, &c.

Cet emprunt est un moyen qui paroît avantageux pour la Province de Bourgogne; & même en réduisant les actions à 500 l. chacune, il procureroit avec confiance le dépôt de quantité de petites sommes qui ne peuvent pas toujours être placées utilement, & feroit enfin circuler dans la Province quantité de celles qui sont aujourd'hui dans l'inaction.

DISTRIBUTION D'UN EMPRUNT DE DOUZE MILLIONS

Divisés en douze mille actions de 1000 liv. chacune, pour acquitter intérêt & capital au denier vingt, en dix années.

ANNÉES.	ACTIONS existantes chaque année.	INTÉRÊTS dus à la fin de chaque année.	ACTIONS remboursées tous les ans.	PRIX des actions remboursées tous les ans.	TOTAL de chaque année.
1	12000	600000	954	954000	1554000
2	11046	552300	1002	1002000	1554300
3	10044	502200	1052	1052000	1554200
4	8992	449700	1104	1104000	1553700
5	7888	394400	1100	1160000	1554400
6	6728	336400	1218	1218000	1554400
7	5510	275500	1279	1279000	1554500
8	4231	211550	1342	1342000	1553550
9	2889	144450	1410	1410000	1554450
10	1479	73950	1479	1479000	1552950
		3544045	12000	12000000	15544045

RÉSULTAT DES RÉCAPITULATIONS

*Du prix des marchandises sorties du Royaume par le Duché
& le Comté de Bourgogne, allant aux Pays étrangers,
depuis l'année 1748, jusqu'à 1759.*

N O M S D E S P A Y S.

Angleterre, Allemagne, Lorraine, Pays de Liège, Danemarck,
Flandre Autrichienne, Espagne, Hollande, Italie, Nord, Portugal,
Russie, Suède, Suisse & Genève, Savoie & Piedmont, Isles Françaises.

ANNÉES.	PRIX DES MARCHANDISES.			
1748		2 1 0 8 6 0 9 l.	1 5 f.	d.
1749		3 1 9 5 0 7 9	4	
1750		1 1 8 5 4 6 7	1 1	
1751		1 8 7 7 6 5 4	1 6	2
1752		5 4 3 3 2 1 0	1 0	2
1753		4 0 3 3 3 2 3	3	2
1754		2 2 1 4 5 8 7	1 0	4
1755		1 7 6 5 3 1 9	6	6
1756		2 0 8 7 4 7 8	1 0	1 0
1757		3 1 4 0 8 8 4	4	2
1758		1 3 0 4 6 5 2	1 4	6
1759		1 8 1 8 0 2 1	1 4	2
Total		3 0 1 6 4 2 8 9	::	::

En divisant cette somme totale par le nombre 12, on a pour somme moyenne, celle de 2513682 liv. qui comprend la valeur de toutes les marchandises, &c. Voyez pag. 16 du Mémoire.

F I N.