



2038 A

16045
A.

Chambre DE COMMERCE

DU DÉPARTEMENT

DE LA

CHARENTE-INFERIEURE.



QUESTION DES SUCRES.

La Rochelle,

TYPOGRAPHIE DE GUSTAVE MARESCHAL, RUE DE L'ESCALE, 20.

1858.

Commune de
LE COMMERCE

LE COMMERCE

10/11

2038 A

La



Chambre de Commerce

DU DÉPARTEMENT DE LA CHARENTE-INFÉRIEURE,

A Monsieur le Ministre

DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En appelant solennellement les Conseils généraux de l'agriculture, des manufactures et du commerce à débattre la proposition, ayant pour but d'autoriser les Colonies à exporter leurs productions à l'étranger, le Gouvernement a rouvert, lui-même, la discussion sur la grande question des Sucres, qui semblait momentanément fermée par la loi du 18 juillet 1837.

Puisque l'accès de la carrière est encore permis, nous allons y entrer de nouveau.

Cette loi de juillet 1837, conçue et élaborée sous l'impression d'une nécessité pressante, aurait satisfait, à-peu-près, aux besoins de la situation, si M. le Ministre des finances n'y avait opéré, au moment de sa présentation aux Chambres, une modification qui en a changé la nature et détruit l'économie.

De sage et réparatrice qu'elle était sortie des mains de son auteur, elle est devenue hostile à l'agriculture, accablante pour les Colonies, ruineuse pour le commerce maritime et, pour le dire en un mot, elle a, non seulement froissé tous les intérêts engagés dans la question, mais encore blessé, dans leurs sentimens et leurs affections, de nombreuses populations qui, pour habiter au-delà des mers, n'en sont pas moins françaises par la naissance et par le cœur.

Nous laisserons aux délégués des Colonies le soin d'exposer la douloureuse position de leurs mandataires; de dire comment, enchaînés dans les entraves du système exclusif qui les régit, obligés de recevoir de la Métropole seule les objets de toute nature qu'ils consomment, ne pouvant s'acquitter qu'avec les produits de leur sol, c'est-à-dire avec des sucres, ils voient ces mêmes sucres accueillis au seuil de la Mère-Patrie par un droit presque prohibitif et trouvent la consommation envahie par ceux que fournit le territoire même de la France, lesquels, jusqu'ici, n'ont payé aucun droit.

Il n'est pas étonnant que, dans une semblable situation, les Colonies aient demandé, sinon l'affranchissement politique, du moins la liberté complète du commerce.

Nous disons *liberté complète*, car le *moyen terme* soumis à la discussion des Conseils généraux, et qui consisterait dans la seule faculté d'exporter leurs sucres à l'étranger, n'apporterait aucun soulagement

à leur position. Il a été démontré dans les débats auxquels cette proposition a donné lieu, que tout en livrant le commerce maritime à de grandes perturbations, elle serait sans efficacité aucune pour améliorer le sort des Colonies.

Il fallait donc à ces établissemens, ou liberté entière sous le rapport commercial, ou un tarif moins oppressif, moins injuste, puisqu'il faut le dire, pour leurs produits territoriaux.

Quant à la liberté, c'était l'abandon complet du système colonial, et toutes les voix se sont élevées pour en réclamer le maintien.

C'est ce système, en effet, qui assure à l'agriculture et à l'industrie le placement annuel de près de 70 millions de produits*, dont nul autre point du globe ne leur procurerait le débouché. Nos productions françaises sont sans rivales sur les marchés coloniaux, parce qu'elles en ont le privilège exclusif; partout ailleurs elles trouveraient une concurrence presque impossible à vaincre.

Quant au commerce maritime, ses intérêts sont plus étroitement liés encore, s'il est possible, à la conservation du régime colonial; indépendamment de ce qu'il est l'agent, le colporteur, l'intermédiaire obligé de toute exportation et de toute importation, il a encore des motifs de sollicitude qui doivent le préoccuper vivement, c'est, d'abord, l'emploi de 400 navires et de 6,000 marins engagés dans l'exploitation coloniale directe, et, ensuite, la dette énorme contractée par les Colonies envers lui.

Il est malheureusement démontré que notre navigation marchande est plus dispendieuse que celle des autres nations; à diverses reprises, le Gouvernement a recherché, par des enquêtes, les causes de cette infériorité, et elles ont, en partie, échappé aux investigations; mais le fait est resté hors de doute et la mesure qui enlèvera à notre marine

* NOTA. Les exportations aux Colonies ne figurent dans les États de Douanes (1836) que pour 57,731,424 fr.; mais tout le monde sait que les évaluations données en Douane sont fort au-dessous de la valeur réelle, et en portant un quart en sus, nous sommes encore loin de la vérité.

du commerce le privilège de l'exploitation des Colonies, sera le signal du désarmement de la moitié de nos navires et de la ruine de leurs armateurs.

On peut dire avec non moins de certitude que les 60 à 80 millions qui sont dus par ces établissemens à la Métropole, seront à-peu-près perdus pour elle, le jour de l'émancipation coloniale.

Les faits que nous venons d'établir, M. le Ministre, nous semblent à l'abri de toute controverse et si un reproche peut être adressé à notre argumentation, c'est d'être presque triviale à force d'exactitude et de n'offrir que la répétition de ce qui a déjà été dit bien des fois depuis l'ouverture de la discussion.

Mais un point d'une immense importance dans le débat et qui, jusqu'ici, n'a pas été traité avec autant de développement que ceux qui précèdent, c'est la liaison intime qui existe entre le système colonial et la grande industrie de la pêche, liaison telle, que l'abandon de l'un entraîne irrévocablement la ruine de l'autre.

La Chambre de commerce de Granville, si bien placée d'ailleurs pour apprécier les rapports intimes qui unissent ces deux grandes branches de commerce et d'industrie, a consigné, à cet égard, des considérations pleines d'intérêt dans un document publié à l'occasion de la circulaire des délégués des Colonies; les faits qu'elle expose, les arguments qu'elle en déduit, nous semblent d'une si rigoureuse exactitude que nous n'hésitons pas à leur prêter notre faible appui et nous sommes persuadés, M. le Ministre, que leur simple énonciation suffira pour porter la conviction dans votre esprit.

C'est un axiôme, en économie politique, que toutes les industries s'enchaînent, de sorte que lorsqu'il survient dommage à l'une d'elles les autres en ressentent presqu'immédiatement le contre-coup.

Ce principe reçoit son application la plus étendue en ce qui touche l'industrie de la pêche et l'exploitation de nos Colonies.

En effet, l'une produit, les autres consomment, et cette consommation n'est pas moindre des deux tiers de la production.

Ainsi la conséquence forcée de la ruine de nos établissemens coloniaux, ou de leur émancipation commerciale, serait l'obligation de réduire des deux tiers les armemens pour la grande pêche.

Pour apprécier l'importance de ce malheur nous allons jeter un coup-d'œil rapide sur l'industrie menacée.

La pêche de la morue emploie (suivant les tableaux de douane pour 1836), tant à Terre-Neuve que sur les côtes d'Islande, 524 navires, jaugeant 64,500 tonneaux, montés par environ 12,000 hommes, plus un certain nombre de goëlettes, de grandes chaloupes et de Wheris, armés à Saint-Pierre de Terre-Neuve, ce qui porte à 13,000 au moins le nombre d'hommes employés directement.

Les expéditions aux Colonies s'opèrent, soit directement des lieux de pêche, soit des ports de France; elles représentent, comme nous l'avons dit plus haut, à-peu-près les deux tiers de la production et sans le privilège qui leur est acquis sur ces marchés, le placement en serait impossible; la Métropole, déjà pourvue au-delà de ses besoins, saturée, pour ainsi dire, par la portion qui lui est laissée, ne pourrait rien absorber de plus et les armateurs accablés sous le poids d'un horrible encombrement, succomberaient en grande partie dans la secousse.

Sur les 900 navires employés, soit à l'exploitation directe des Colonies, soit à l'industrie de la grande pêche, un tiers à peine pourrait résister à ce désastre; il faudrait désarmer le reste.

Les bornes dans lesquelles nous desirons nous renfermer, ne nous permettent pas de donner à nos observations sur ce désarmement toute l'extension qu'exigerait la matière ; nous nous bornerons à indiquer ce qu'il aurait de plus saillant dans ses effets.

Et d'abord il ne s'agirait pas seulement de l'abandon de 5 à 600 navires et de la perte directe et immédiate qui en résulterait pour les armateurs et les intéressés : les conséquences iraient bien au-delà.

On ne sait pas assez, dans les villes maritimes même, et on ignore complètement dans l'intérieur de la France, combien d'intérêts divers se trouvent impliqués dans la question de la marine marchande ; par combien de ramifications elle se rattache à presque toutes les autres industries, et combien d'existences enfin dépendent de sa propre existence et de sa prospérité.

Pour s'en former une juste idée, il faudrait passer en revue tout ce qui entre dans la construction et l'armement des navires ; citer les bois de construction, les mâtures, le fer, le cuivre, le chanvre, les toiles à voiles, le goudron, le brai et une foule d'autres matières que produit le sol ou que notre cabotage va chercher à l'étranger ; il faudrait indiquer les ouvriers de toute espèce appelés, soit à la construction elle-même, soit à la confection des objets d'armement : les charpentiers, les perceurs, les calfats, les cordiers, les voiliers et autres hommes spéciaux élevés à l'école de la marine marchande et qui font aussi la force de la marine militaire dont ils peuplent les arsenaux.

A cette énumération il faudrait joindre les objets particulièrement nécessaires à la grande pêche, le sel, le vin, les comestibles de toute nature, les ustensiles de pêche, etc., etc.

Enfin, pour compléter à-peu-près le tableau, il faudrait encore faire entrer en ligne de compte le cabotage nécessaire pour le transport de cette masse d'objets, ce qui constitue un mouvement maritime intermédiaire de 40 à 50 mille tonneaux par an.

Avec ces élémens on pourrait comprendre, en partie, l'extrême gravité de la question et apprécier les conséquences d'un état de choses qui met en péril d'aussi grands intérêts.

Il n'y a nulle exagération à présenter comme résultat inévitable du désastre de la marine marchande, d'abord, la ruine de la plupart des armateurs et, par suite, l'appauvrissement et le malaise d'une foule de producteurs; la perte même des industries secondaires qui se rattachent aux armemens, et enfin le dénûment et la misère de 12 à 15 mille familles de marins et d'ouvriers divers.

Mais une considération plus puissante encore, puisqu'il ne s'agit plus d'intérêts privés, mais de l'intérêt direct de l'État, c'est l'effet du contre-coup sur la marine militaire.

Il est hors de doute que la force réelle de la marine royale réside dans les marins des classes, c'est-à-dire dans les marins habituellement employés au commerce, créés et formés par lui et qui n'en sont pas moins la propriété de l'État et à sa disposition constante.

Qu'on demande aux officiers généraux de mer ce que seraient les équipages des vaisseaux de l'État, réduits aux hommes de la conscription maritime, non seulement quant au nombre, mais quant à l'adresse et à la capacité comme matelots.

Nous prendrons l'initiative de la réponse; il faudrait désarmer la flotte.

Que si, cependant, on récusait en doute cette assertion, nous invoquerions une autorité qui nous semble irrécusable, celle de M. l'amiral de Rigny qui, alors qu'il était ministre de la marine, interpellé sur la question des primes d'encouragement à la pêche de la morue, s'exprimait comme suit à la tribune de la Chambre des députés.

« Le recrutement annuel n'augmente pas la population maritime ,
» c'est un secours qui a toujours existé , à toutes les époques sous
» diverses dénominations , mais à toutes ces époques aussi , l'inscription
» maritime a été considérée comme la base fondamentale de nos forces
» navales... Ainsi tout ce qui tend à encourager l'accroissement de la
» population maritime , est à l'avantage de la force et de la défense
» du pays. La navigation habituelle qui ne sert qu'à transporter des
» marchandises , a un nombre d'hommes peu considérable , tandis que
» la navigation pour la pêche a des équipages beaucoup plus nombreux.
» Je suis donc porté à dire que tous les encouragemens donnés à la
» navigation pour la pêche , augmentent le nombre de la population
» maritime et accroissent nos moyens de puissance. »

Nous n'ajouterons rien à un témoignage aussi explicite et aussi imposant.

Si donc il est un fait qui devrait être à l'abri de toute contestation , c'est l'importance de la navigation , non seulement dans l'intérêt de l'agriculture et de l'industrie dont elle transporte les produits partout où elle trouve des consommateurs , mais encore dans l'intérêt de la force et de la puissance du pays , parce que c'est elle qui élève , qui nourrit , qui instruit et qui tient constamment à la disposition de la marine militaire , cette population énergique et puissante qui en fait la véritable force ; ces hommes braves , actifs , industriels , endurcis à toutes les fatigues et à tous les dangers , qui , toujours prêts à l'appel de la patrie , savent faire respecter et triompher son pavillon sur toutes les mers.

Il n'est que trop vrai cependant que cette haute portée est loin d'être généralement comprise , ainsi que l'importance des établissemens coloniaux.

Loin d'admettre cette portée et cette importance , beaucoup d'esprits , justes à d'autres égards , ne voient dans le commerce maritime qu'un

adversaire *des intérêts intérieurs*, et dans les Colonies que des possessions dispendieuses qui *coûtent plus qu'elles ne valent*.

Cette sorte d'aveuglement s'est manifestée même dans nos débats parlementaires.

Lors de la perte de Saint-Domingue, grande plaie qui n'est pas encore cicatrisée, un orateur cherchait à consoler la France de ce désastre par les ressources que lui offraient les *raffineries d'Orléans*.

Le ridicule a fait justice de cette singulière naïveté.

Et cependant, très récemment encore, un autre orateur argumentant contre les primes accordées à la grande pêche, prétendait que les marins du commerce étaient inutiles à l'État *et que nous n'avions pas eu besoin des matelots de Terre-Neuve pour vaincre à Navarin*.

Ce raisonnement valait l'autre.

L'auteur du premier ignorait que les *sucres d'Orléans* n'étaient effectivement que des sucres de Saint-Domingue, et le second ignorait également sans doute que les matelots de l'État ne sont aussi, en réalité, que les matelots du commerce; que les hommes qui ont combattu à Cadix, à Navarin, à Alger, à Lisbonne étaient, en grande partie, des pêcheurs de morue, et que le Gouvernement n'aurait pu exécuter ces brillans faits d'armes si le commerce n'avait fourni les hommes qui les ont accomplis.

Il est triste de penser que dans un pays comme la France dont la prospérité, la force et la puissance reposent principalement sur le développement de son état maritime, il faille encore entrer en lice pour combattre de telles aberrations.

Il est douloureux de voir que d'aussi graves intérêts que ceux que nous venons défendre soient sacrifiés sans être compris, et enfin immolés, pour ainsi dire, à une simple branche d'agriculture : la culture de la betterave.

Qu'il nous soit permis cependant d'examiner les titres de cette production à une aussi exorbitante faveur.

Il paraît qu'elle est répandue sur 40 à 42 départemens, mais, en réalité, elle n'a d'importance que dans 4, qui, à eux seuls, renferment plus des trois quarts des établissemens de sucre indigène : ce sont ceux du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Oise.

Ainsi le débat est encore, comme sur tant d'autres questions, entre quelques arrondissemens de quelques départemens du Nord et le reste de la France; entre une portion presque imperceptible du sol et les intérêts les plus pressans de la presque totalité du pays.

Loin de nous, assurément, la pensée de deshériter l'industrie du sucre indigène de tout intérêt et de toute protection; elle a des droits que nous sommes prêts à proclamer nous-mêmes, mais cette protection ne doit pas aller jusqu'à l'injustice et l'oppression envers d'autres industries d'un intérêt bien plus étendu, d'une portée bien plus haute!

Dans l'état actuel des choses, le sucre indigène qui coûte beaucoup moins au producteur que le sucre colonial; qui n'a pas comme celui-ci à supporter, pour arriver sur le marché, des frais considérables, un fret, un déchet, une prime d'assurance, jouit cependant sur lui d'un *privilège* de 50 fr. par 100 kilogrammes.

C'est ce privilège exorbitant qu'il s'agit, sinon de détruire tout-à-coup, au moins de réduire de manière que nos compatriotes d'au-delà de l'Atlantique puissent supporter une concurrence qui, sous l'empire de la législation actuelle, leur a déjà ravi une grande partie de la consommation intérieure et qui finirait bientôt par la leur enlever tout entière.

Après avoir indiqué le mal, sans exagération, comme sans réticence, notre tâche serait incomplète si nous ne signalions aussi les moyens de le combattre avec efficacité.

Le seul, selon nous, serait une réduction de 20 fr. au moins par 100 kilo. sur le droit d'entrée des sucres coloniaux.

Ils pourraient alors lutter contre les sucres indigènes et reprendre dans la consommation la place qui leur est due, et dont la dépossession a été si funeste, non seulement à une foule d'intérêts particuliers, mais encore au trésor public lui-même.

En effet, bien qu'il soit démontré que la consommation du sucre en France, augmente chaque année dans une proportion fort élevée, les droits d'entrée, qui devraient s'augmenter en même temps, décroissent cependant d'une manière alarmante pour les intérêts du fisc. On en reconnaîtra facilement la cause dans la gradation de la production du sucre indigène.

Cette production qui, il y a peu d'années encore, était à-peu-près insignifiante, s'élevait déjà en 1835 à 30 millions de kilogrammes; en 1836 à 48 millions et nous avons des motifs de croire qu'en 1837 elle aura approché de 60 millions.

Or, 60 millions de sucre indigène entrés dans la consommation intérieure, y tiennent la place de 60 millions de sucre colonial ou étranger qui eussent payé au trésor au moins 30 millions de droits...!

Il est difficile, dans la position actuelle des choses, d'apprécier exactement la consommation générale du sucre en France, annuellement, mais nous ne la croyons pas moindre de 120 millions de kilogrammes, avec une tension continuelle à s'accroître, à mesure que le prix de la matière, en se réduisant, deviendra plus accessible aux classes moyennes.

Sous l'Empire, pendant la durée du système continental, alors que le sucre valait 5 à 6 fr. le kilogramme, le terme moyen de la consommation était de 3 onces par tête; en 1817, le prix du sucre

était réduit à 1 fr. 80 c. ; la consommation s'était déjà élevée à 1 kilo. — En 1826 elle était de 2 kilo. ; — en 1831 de 2 kilo. 1/2 ; — en 1836 de 3 kilo. ; et selon toute probabilité , la consommation de 1837 , stimulée par la baisse des prix , n'aura pas été moindre de 4 kilo.

Ainsi , grâce à l'abaissement du prix , la moyenne de 1837 est quarante-deux fois plus élevée que celle de 1812 , et cependant elle est encore bien loin de celle de l'Angleterre que l'on estime à 11 kilo. par tête.

Telle est , au reste , la marche naturelle des choses ; plus le prix de l'aliment d'une consommation quelconque est modéré , plus cette consommation augmente.

C'est une vérité devenue proverbiale par son exactitude , et toutes les fois que les gouvernemens ont osé réduire leurs tarifs d'entrée , ils ont immédiatement recueilli le fruit de cette mesure par l'élévation des recettes.

Ce principe n'a jamais failli à l'application : nous pourrions citer une foule d'exemples ; nous nous bornerons à deux fort récents :

LES THÉS , EN ANGLETERRE.

LES HOUILLES , EN FRANCE.

Nous considérons donc comme une certitude , autant que peut l'être un fait non encore accompli , que l'abaissement des droits sur le sucre , loin de faire éprouver une perte quelconque au trésor , lui donnerait de bien plus abondantes recettes :

1° Parce qu'il restituerait à cette production , la part qu'elle doit avoir dans la consommation , et dont elle a été frustrée par suite d'un privilège abusif ; qu'en outre il provoquerait , par la réduction du prix , une plus grande consommation et qu'ainsi on retrouverait et au-delà , dans l'augmentation de la matière imposée , ce qu'on aurait abandonné sur le taux du droit.

2° Parce que la prime d'exportation des sucres raffinés, étant devenue un simple *draw-back*, c'est-à-dire la restitution du droit perçu à l'entrée, cette prime serait d'autant moins considérable que le droit aura été plus faible.

3° Parce qu'enfin, l'introduction frauduleuse des sucres raffinés par la frontière de terre n'étant plus encouragée et soutenue par une prime de sortie très-considérable, on peut espérer que cette contrebande sera bientôt ou éteinte ou grandement atténuée.

Quant aux sucres indigènes, ils auront encore un immense avantage sur ceux des Colonies et par le droit qui restera imposé à ceux-ci et par les frais qui leur sont propres. Les établissemens placés dans des conditions convenables résisteront facilement aux effets de la mesure; mais on cessera sur les autres points des tentatives que repoussent la nature du sol, les conditions de la localité, et auxquelles on n'avait été entraîné que par l'appât d'une prime désordonnée et d'un privilège contre nature.

Nous prenons la liberté, M. le Ministre, d'appeler votre sérieuse attention sur les considérations qui précèdent et, persuadés que vous en reconnaîtrez la justesse, nous attendons avec confiance les mesures que votre sagesse vous dictera.

Nous sommes avec respect,

MONSIEUR LE MINISTRE,

Vos très-humbles et très-obéissans serviteurs,

P. MICHEL, *Président*; A. ARNOUX; BELTREMIEUX; BECKER; CALLOT aîné;
PROSPER ROMIEUX; T. MÉNEAU; Ed. CHARRUYER et PELLEVOISIN.

La Rochelle, le 12 Février 1858.

16049.



