

OBSERVATIONS

SUR LA NÉCESSITÉ

DE SUBSTITUER UN CHEMIN DE FER

AU PROJET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE,

Présentées à la Chambre des Députés le 24 mai 1838,

PAR M. ARZAC,

MEMBRE DU CONSEIL MUNICIPAL DE TOULOUSE.

Cinq heures de Toulouse à Bordeaux par le chemin de fer!
Huit jours par le canal latéral.

DEUXIÈME ÉDITION

Revue et augmentée de notes occasionnées par l'effet inattendu des offres d'exécution d'une partie de ce chemin de fer par une des premières maisons de Bordeaux.

SOMMAIRE.

Explications qui prouvent que la jonction des deux mers, vu l'exiguïté du canal, ne présente qu'un intérêt très secondaire.

Frais par le détroit de Marseille à Bordeaux, 1 fr. 45 c.

Id. par le trajet du canal, actuellement, 3 fr.

Bénéfice que présenterait le détroit après l'adoption du canal latéral et le rabais qu'on ose espérer de l'administration d'un canal sans concurrence (canal du Midi).

1 fr. 45 c.

Durée du trajet par le détroit, 40 à 60 jours.

Par Toulouse. 30 jours.



Il faudrait le même temps par le canal latéral.

Durée du trajet par la Garonne seulement, la nouvelle montée par chevaux et la rapide descente compensées, 10 jours.

Frais par le canal du Midi et le canal latéral, 2 fr. 90 c.

Bénéfice résultant du canal latéral, 10 c.

Explications qui font disparaître ce bénéfice.

Il descend pour Bordeaux (la majeure partie en vins et eaux-de-vie des environs de Béziers) 1,100,000 quintaux, qui ne coûteraient par 50 kilog. que 30 c.

Il ne monterait que 400,000 quintaux par le canal latéral, qui coûteraient, tout compris, 60 c.

Le transbordement qui se fait à Toulouse se ferait nécessairement à Castets.

Les eaux de la Garonne sont suffisantes.

Les motifs qui ont fait naître l'idée de la création du canal latéral, n'expliquent, de la part de certains négociants de Bordeaux, que l'unique désir de s'approprier les bénéfices immenses qui résulteraient de cette grande opération.

Cette idée n'est pas approuvée par la population de Bordeaux, qui préférerait un chemin de fer jusqu'à Toulouse; un pareil chemin ayant été d'ailleurs adopté entre Strasbourg et Bâle. Si la discussion est renvoyée à la session de l'année prochaine, cette improbation sera constatée par une pétition.

Cette prévision était d'autant plus exacte, que depuis l'apparition de la première édition de cette brochure, une des premières maisons de Bordeaux a offert au gouvernement d'exécuter une partie du chemin de fer, c'est-à-dire le cinquième de la route, avec le projet de le continuer jusqu'à Toulouse.

L'offre relative au projet du chemin de fer qui arriverait jusqu'à Tours ayant précédé celle de la maison de Bor-

deaux, on doit en conclure l'exécution prochaine de la ligne depuis Paris jusqu'à Toulouse.

La localité entre Bordeaux et Toulouse, comme celui de Strasbourg à Bâle, se compose d'un sol tellement uniforme, qu'il n'y aurait ni déblais, ni remblais à exécuter.

PREMIER OBJET DE LA DISCUSSION.

Jonction des deux mers.

Cette prétendue jonction est loin de se réaliser, du moins pour les expéditions maritimes que comportent la Méditerranée et l'Océan, puisque à raison de l'exiguité du canal (1) la marchandise de Marseille ne peut arriver à Bordeaux en passant par Toulouse qu'après avoir circulé par les trois moyens de transport suivants :

Le navire qui navigue à la voile sur la Méditerranée jusqu'à l'entrée du canal à Agde ;

La barque pontée (c'est-à-dire couverte) qui est traînée par des chevaux jusqu'à Toulouse à cause de l'immobilité de l'eau du canal ;

Et le bateau sans pont qu'on ne dirige contre la violence des

(1) Cette exiguité offre de si graves inconvénients que les auteurs du projet du canal Panama subordonnent l'exécution de ce canal à l'adoption d'une largeur suffisante pour recevoir les plus gros navires. Et on avouera facilement que l'immense détour que nécessite le cap Horn présente beaucoup moins de chances de rivalité que le cap Saint-Vincent de la Péninsule.

courants de la Garonne depuis Toulouse jusqu'à Bordeaux, qu'avec le secours des avirons et d'une longue barre ferrée (appelée vulgairement vergue) que les matelots n'emploient avantageusement qu'en rapprochant excessivement leurs efforts de la surface de ce fleuve.

Il faut en outre, pour que les moyens d'action de la rame soient suffisants, que la hauteur des coudes des rameurs corresponde en quelque sorte avec celle des courants, tandis que sur toute autre rivière ces expédients sont superflus.

Ces explications, quoique très minutieuses au premier aspect pour celui qui ne connaît pas la localité, ne serviront pas moins à faire ressortir les inconvénients de la navigation de ce fleuve, surtout si on les compare à l'uniformité et aux facilités que présente celle du détroit.

S'il arrivait qu'à raison de l'apparition d'une tartane qui a eu lieu à Toulouse, il y a longtemps, on voulût en conclure la possibilité d'introduire ces embarcations à quille dans le canal, on répondrait que cette tartane ne doit pas être confondue avec les tartanes ordinaires, attendu que celle-là était uniquement consacrée à l'enmagasinage de quelques faïences et de quelques orangers, et au logement du personnel d'une famille qui stationnait pendant le courant de l'année devant les villes et villages qui se trouvent le long du canal, pour vendre ces objets; Mais pense-t-on que la modicité d'un tel chargement puisse être comparée aux chargements ordinaires?

La forme plate, qui est forcément adoptée pour le dessous des barques, serait bientôt remplacée par des bateaux à quilles, si l'insignifiante profondeur du canal ne s'y opposait, puisque la marche en serait prodigieusement favorisée.

Durée que nécessiterait le trajet par le canal du Midi et par le canal latéral (1).

De Marseille à Agde.	5 jours
D'Agde à Toulouse.	8
De Toulouse à Castets sans séjour à Toulouse.	7
De Castets à Bordeaux.	2
Pour attendre à Agde et à Castets une barque ayant un chargement assez complet pour permettre le départ, et quoiqu'il soit souvent nécessaire d'attendre plus d'un mois.	10 à 12 jours
Total pour l'entier trajet de Marseille à Bordeaux.	30 jours

Quoique l'importance du commerce de Toulouse soit dans le cas d'occasionner un séjour pour le déchargement des colis qui lui seraient adressés par diverses barques de passage, on abandonnera néanmoins les conséquences de cette prévision.

On admettra même une différence d'un mois à l'avantage du canal latéral pour prévenir toute difficulté, quoique la navigation par le détroit n'absorbe, terme moyen, que 40 ou 60 jours.

On sait que les navires que la France expédie pour Calcutta (plus de 5,500 lieues pour aller et autant pour revenir) opèrent leur retour dans huit à dix mois, après avoir consacré environ soixante jours à la vente de la cargaison exportée et à l'achat de celle qu'ils importent.

D'après les journaux du 25 de ce mois, le bateau à vapeur *le Great Western* ayant fait la traversée d'Europe à New-York

(1) Le directeur du service accéléré établi par la direction du canal du Midi annonce bien qu'il fait exécuter le trajet de Toulouse à Marseille dans 7 jours; mais une maison de cette première ville ayant eu à expédier pour toute l'étendue de ce trajet, il y a environ un mois et demi, un objet qui devait arriver à jour fixe, il fallut l'expédier par le roulage, ce directeur ayant refusé de s'engager par écrit pour une durée au-dessous de 15 jours.

dans 14 jours, il est évident maintenant qu'aussitôt que les bateaux à vapeur seront adoptés pour le passage du détroit, ce trajet exigera une durée bien moindre que celle de la navigation intérieure.

Cette opinion est, au surplus, d'autant plus fondée que l'administration du canal serait dans l'impossibilité de soutenir cette concurrence; les éboulements de terre occasionnés par les bateaux l'ayant obligé à renoncer au projet de les utiliser pour le canal du midi.

Durée actuelle du trajet par la Garonne seulement.

La durée actuelle du trajet par la Garonne, la descente et la montée compensées, est à peu près celle qu'occasionnerait le canal latéral (10 jours); elle serait même moindre si on considérait que d'après les livres d'expédition de l'embouchure, tenus par le bureau du canal du Midi, il descend onze cent mille quintaux pour Bordeaux, tandis qu'il ne monte que quatre cent mille quintaux vers Toulouse, et qu'en outre la descente n'exige que 5 à 6 jours et la montée 12 à 14, depuis que les bateaux sont traînés par des chevaux au lieu d'être traînés par des marius comme cela se pratiquait il y a peu de temps.

Il ne faut par conséquent que 20 jours aux bateliers pour tout le temps que nécessite la descente et la montée par la Garonne.

Cette réduction est d'ailleurs assez démontrée par l'offre que vient de publier la récente et puissante compagnie qui va organiser cette navigation sur le pied d'une semblable durée.

Frais de transport par le système actuel en passant par Toulouse.

De Marseille à Toulouse	2 fr.	»
De Toulouse à Bordeaux	»	50
Commission et réparations réelles ou factices des colis que le transbordement à Agde et à Toulouse favorise.	»	50
Total.	5 fr.	»

Depuis Marseille jusqu'à Bordeaux, frais présumés par le canal du Midi et par le canal latéral.

De Marseille à Agde.	»	75
D'Agde à Toulouse, déduction faite du tiers sur le tarif actuel, déduction qu'on espère obtenir de l'administration du canal du Midi; les 20 c. pour le salaire du patron de la barque compris (1).	1	»
De Toulouse à Castets, quoique la distance soit à peu près la même, mais à cause de l'intervention du trésor	»	50
Ces 40 centimes seraient d'ailleurs absorbés par le salaire du patron et par les réparations annuelles du canal.		
De Castets à Bordeaux	»	15
Commission de transit et réparations réelles ou factices des colis que les transbordements à Agde et à Castets favoriseraient.	»	50
Total.	2	90

D'où il suit que l'avantage qu'on pourrait espérer de la création du canal latéral serait de 10 centim. par 50 kil. sur le système actuel, si la descente et la montée présentaient les mêmes quantités.

Mais, comme on l'a déjà dit, les onze cent mille quintaux qui descendent ne supportant qu'un fret de 50 c. sans transit à Castets, alors que le canal latéral en ferait supporter autant pour la descente que pour la montée, cet avantage disparaît et au-delà.

(1) Ce tiers ferait éprouver une diminution annuelle de 800,000 fr., la recette étant, d'après ce qu'on dit, de 2,400,000. Mais depuis la publication de la première édition, cette administration a, dit-on, manifesté le refus que j'avais prévu. C'est, du reste, cet énorme bénéfice de 1 fr. 45 c. qui porte les négociants de la Bretagne à donner constamment la préférence au détroit pour les blés disponibles qu'ils dirigent sur Marseille. On n'a jamais vu un seul hectolitre de ce blé passer par Toulouse.

Les bateliers de la Garonne ont, du reste, disposé les choses, et ils le pourront incontestablement, vu les facilités qu'offrent les courants, de manière à fixer le prix de la descente à 50 centimes par 50 kilog. aussitôt que la création du canal sera adoptée.

Il résulterait donc de cette détermination que le canal latéral n'obtiendrait que les 400 mille quintaux qui montent et que sa recette ne s'élèverait alors qu'à 160 mille francs, le fret fixé à 40 c., vu l'intervention du Trésor.

Il ne viendra sans doute dans l'idée d'une personne quelconque de faire espérer pour ce canal des expéditions de Bordeaux pour Marseille, ce dernier port, par la supériorité de sa position et l'énormité de ses arrivages, pouvant alimenter sans concours tout le midi jusqu'à Toulouse.

Au surplus, le fret par mer de Bordeaux à Marseille n'étant que de 1 fr. 45 c., l'intérêt pour la différence du temps compris, on se garderait bien de donner la préférence à une navigation intérieure qui dépasserait d'un pareil chiffre celle du détroit, lorsque les bénéfices sur la marchandise s'élèvent à peine de 15 à 20 sols par 50 kilog. ordinairement.

D'ailleurs les expéditions qu'on fait maintenant par cette voie, celles qu'on a faites malgré l'existence du canal, soit pendant la paix, soit pendant la guerre, soit enfin pendant les sinistres de l'hiver et en présence de la piraterie (expéditions qu'on ne conteste pas), constatent un fait assez important pour démontrer la supériorité des avantages que le détroit offrirait dans tous les cas sur le modique bénéfice de 10 c. que la création du canal latéral produirait depuis Agde jusqu'à Bordeaux seulement, c'est-à-dire par la navigation intérieure.

Nombre des transbordements.

Les deux transbordements qui s'effectuent maintenant seront également indispensables après la création du canal latéral; celui qui s'opère actuellement à Toulouse s'opérerait à Castets,

et voilà tout. Les explications qu'on a données sur les expédients indispensables contre les courants justifient suffisamment cette assertion.

Frais de transport par le détroit de Marseille à Bordeaux.

De Marseille à Bordeaux par 50 kilog. 1 fr. »

Ce prix correspond au fret qui est ordinairement de 16 à 20 fr. le tonneau.

Ce prix descendrait encore si le canal latéral voulait lui opposer une concurrence sérieuse.

Intérêts pour le mois qui dépasse la durée du trajet effectué dans l'intérieur à raison de 5 pour 0/0, la marchandise estimée 50 fr.

les 50 kilog. 45

Total. . . . (1) . 1 45

Avantage résultant de l'adoption du détroit 1 45

Somme égalant le fret par le canal latéral. . 2 90

Paris, qui reçoit par le détroit toutes les expéditions venant de Marseille, ne paie que 5 à 6 sols pour la différence du trajet que présente la distance de Bordeaux au Havre.

(1) S'il fallait admettre, pour tout prévoir, un état de guerre maritime dont la durée absorberait une année sur quatre, le bénéfice serait encore d'environ 1 fr. par 50 kilog., le droit d'assurance ne pouvant s'élever dans ce cas, à cause de la disparition de la piraterie, qu'à 5 p. 0/0 tout au plus.

On ne doit pas d'ailleurs perdre de vue que les rapports entre Marseille et les côtes de l'Ouest, Bordeaux compris, présentent peu d'importance ;

Les denrées d'outre-mer parviennent à l'une ou l'autre directement.

Marseille expédie seulement vers cette direction, sauf quelques exceptions, les huiles et les savons. La Bretagne ne lui envoie, par le détroit, que ses blés disponibles ; par conséquent la réduction que je fais, en cas d'une rupture, sur les bénéfices qu'offre cette dernière voie, dépasse mes prévisions, puisque, même en admettant cette rupture, il ne s'en suivrait qu'une légère influence sur l'affaiblissement des quantités de navires qui naviguent sur le canal.

Comment avec un pareil état de choses pourrait-on espérer de la part de Marseille ou de Bordeaux une préférence pour le canal latéral, lorsqu'il est reconnu surtout que les 1,600,000 quintaux que les environs de Montpellier expédient pour cette dernière ville sont dirigés vers le détroit afin d'éviter le haut prix de l'expédition par le fleuve?

Et ignore-t-on, pour en finir, que les maisons de banque de Toulouse ne fournissent la majeure partie des fonds pour les achats des vins et des 5/6 que dans l'espoir d'obtenir de la partie la plus rapprochée de cette contrée les bénéfices du transit?

Qu'aussitôt que la perspective de ces bénéfices disparaîtrait, la fourniture des fonds cesserait?

Et qu'alors la direction vers le détroit serait forcément adoptée par la totalité des maisons qui expédient précisément à Toulouse les 3/4 de la marchandise qui navigue sur la Garonne?

Le village de Castets n'aurait probablement pas la prétention de suppléer à la disparition des ressources qu'offrent les nombreuses maisons de banque d'une grande cité!

Insuffisance des eaux de la Garonne depuis Moissac jusqu'à Toulouse.

Cette prétendue insuffisance, qui a été constamment exploitée pour faire monter le fret, reçoit maintenant une application à laquelle les maîtres de bateau qui en ont abusé étaient bien loin de s'attendre!

Ce qui prouve pourtant que cette insuffisance n'existe pas réellement, c'est que Moissac ne possède qu'un commissionnaire qui fait très peu de transit et que parfois seulement quelques misérables voituriers tiennent cette route jusqu'à Toulouse pour y transporter la marchandise qui par sa grande valeur ne peut point supporter le temps ordinaire, telle que les indigos et celles qui sont accidentellement vendues pendant qu'elles naviguent.

En un mot, les modiques quantités qui sont débarquées à Moissac sont celles qu'on y a toujours débarquées et celles qu'on y débarquerait après la création du canal latéral.

La ville de Toulouse possède plusieurs commissionnaires qui s'occupent du transit. Comment se fait-il que l'insuffisance des eaux qu'on signale n'ait point contribué à l'augmentation des commissionnaires de Moissac? Du reste je défie qui que ce soit de signaler une époque pendant laquelle la navigation aura été interrompue. Les journaux offrent des colonnes assez disponibles pour faciliter la réponse qu'on voudra m'adresser.

Motifs qui ont donné lieu au projet du canal latéral.

Ce motif vient de l'espoir du bénéfice énorme qu'offrirait à certaines maisons de Bordeaux la manipulation de cette importante opération;

De celui de la vente excessivement lucrative des plans existants et de la nécessité de suppléer au sacrifice des avantages qu'aurait produits la négociation des actions qui ont été anéanties par la chute de l'association primitivement projetée.

C'est au surplus l'opinion de la majeure partie des négociants de Bordeaux, c'est-à-dire de celle qui, dans l'intérêt réel de cette ville, préférerait un chemin de fer, la rapidité de ce nouveau moyen de communication pouvant placer ses maisons de commerce au centre de la consommation du midi (consommation qui malheureusement lui échappe complètement), tout en réunissant pour ainsi dire dans la même enceinte deux villes de premier ordre, celle de Bordeaux et celle de Toulouse.

Suivant le tableau des frais d'établissement de divers chemins de fer publié par le journal *le Commerce* du 22 de ce mois, les 10 lieues $1/2$ des chemins de fer projetés entre Bordeaux et Langon, c'est-à-dire sur un sol dont l'uniformité est exactement conforme à celle que présente la continuation de la route jusqu'à Toulouse, s'élèveraient à 6,000,000, tandis que les 12 lieues $1/2$ de Nîmes à Montpellier nécessiteraient une dépense de 10,000,000.

En présence d'une supériorité d'environ 50 p 0/0 sur la perspective ordinaire des chemins de fer. La population de nos contrées pourrait-elle méconnaître aujourd'hui l'urgente néces-

sité de s'associer aux maisons de Bordeaux pour faciliter l'entière exécution de cet inappréciable moyen de communication ?

J'ignore le degré de confiance que peut m'offrir l'article que le *Courrier français* a publié si inopinément le 21 courant sur le vif désir qu'auraient témoigné les notabilités financières de Paris de s'associer à celles de Bordeaux pour soumissionner l'entreprise du canal latéral dans le cas où la chambre des députés rejetterait la loi proposée à ce sujet par le ministère.

Comme cette menace est un peu tardive on me permettra sans doute quelques réflexions sur les motifs d'hésitation qui ont si longtemps modifié l'ambition de ces honorables notabilités.

Quoique le système que j'ai adopté pour faciliter l'interprétation de mes observations m'impose l'obligation d'être très succinct, j'y ajouterai néanmoins un passage de la lettre que j'ai écrite à *l'Emancipation*, journal de Toulouse, sur le même sujet, le 10 mai 1857.

Voici les termes de ce passage :

« Depuis que les transactions du commerce français se trouvent réduites, par la perte de nos grandes colonies, aux besoins de la consommation du royaume seulement, et que les expéditions maritimes sont par ce motif dirigées vers les populations de nos villes du nord, Bordeaux, par l'effet de son éloignement, a cessé d'être en position de lutter contre Marseille, pour les approvisionnements que nécessitent la contrée de Lyon et quelques villes de la Suisse.

« C'est, au surplus, ce qui explique le peu de marchandises que cette ville expédie vers Toulouse et ce qui s'opposera, quels que soient les efforts des actionnaires du canal, à l'amélioration de cet état de choses.

« Pour donner une idée du funeste effet qu'a produit pour Bordeaux cette pénible position, il suffira de faire observer que les

recettes de la douane ne s'élèvent maintenant qu'à environ 7,000,000 fr. c'est-à-dire le même chiffre de la recette de Nantes, qui est devenue depuis peu sa puissante rivale pour la consommation de la Bretagne, tandis que celle de Marseille et celle du Havre dépassent 120,000,000 fr.

« Et qu'on ne dise pas que le canal latéral profitera des expéditions que les contrées les plus rapprochées de la Méditerranée font par le détroit pour les côtes ouest de France, *Bordeaux compris*, et qui s'élèvent à 1,600,000 quintaux. — Quoique l'exécution du canal du Midi ait eu principalement pour but de prévenir ce détour, ce détour est à peu près inévitable, vu le bas prix auquel s'opère le transport par cette voie (1 fr. 45 c. par 50 kil., l'intérêt pour la valeur de la marchandise compris). Le transport direct de Marseille à Bordeaux par le canal et le fleuve, ne descendra jamais au-dessous de 2 fr. 75 cent., différence trop considérable pour attirer les expéditions sur cette ligne.

« Nous sommes par conséquent, quoi qu'on en dise, en présence d'une tentative qui menace tout à la fois les intérêts acquis d'une grande population et le triste état de nos finances sans offrir aucune espèce d'utilité, sauf la perspective de bénéfices énormes que la manipulation de cette grande opération fait espérer aux auteurs du projet.

« Tout ceci bien considéré, ne vaudrait-il pas mille fois mieux substituer un chemin de fer au canal ? Il faudra bien en venir à l'adoption de cette rapide communication, quelle que soit notre indifférence pour l'exemple qui nous est déjà offert par les pays dont la civilisation est la plus arriérée.

« Un chemin de fer, entre Toulouse et Bordeaux, favoriserait si avantageusement les relations commerciales de ces deux villes, que les heures de Bourse leur seraient presque communes.

« Ce serait, en quelque sorte, deux grandes villes dans la même enceinte, en attendant qu'on pût les considérer comme

des faubourgs de Paris, par l'effet du complément de la mesure vers cette immense cité.

« Avant de terminer cette lettre, je dois relever quelques erreurs qu'on remarque dans l'exposé des motifs du projet de loi.

« Les marchandises qui, d'après cet exposé, seraient maintenant déchargées et exposées sur les quais, *sans abri*, lors du transbordement à Toulouse, sont, au contraire, déposées dans les beaux et vastes magasins qui ont été construits depuis quelques années pour les recevoir.

« Les avaries qu'on attribue à la construction des bateaux ne donnent jamais lieu à des réclamations, attendu que ces bateaux sont couverts en temps de pluie par de larges tentes.

« D'ailleurs, l'inconvénient qu'on dit être inséparable de leur construction se reproduirait inévitablement dans la navigation, depuis Castets jusqu'à Bordeaux, le transport ne pouvant s'effectuer différemment.

« Quant aux déprédations des vins, des eaux-de-vie et des huiles, l'expérience a prouvé que la clandestinité, provenant des ponts qui couvrent les barques du canal, favorisait beaucoup plus l'avidité des patrons infidèles.

« Je suis étonné, qu'à l'égard du droit de commission du transbordement, on ignore la nécessité de cette opération, quelle que soit l'issue du projet; Castets étant à 12 lieues de Bordeaux, il faudra bien faire arriver la marchandise par tout autre moyen que celui des barques du canal; la forme de leur construction ne permettant pas l'exécution des manœuvres nécessaires sur une eau agitée.

« Enfin, je dirai, relativement au retard qu'on suppose être occasionné par les bateaux du fleuve, que le trajet s'effectue ordinairement dans une durée de 3 à 6 jours, lorsque le canal et la rivière, depuis Castets jusqu'à Bordeaux, en absorberaient de 8 à 10, c'est-à-dire à peu près autant que les bateaux qui remontent la rivière.

« Cette navigation par bateaux a d'ailleurs le précieux avan-

tage d'être préservée d'un inconvénient grave, celui qui résulte du chômage qu'éprouvent annuellement les canaux, soit en été pendant le temps qu'on travaille à les curer; soit en hiver, lors des gelées : l'immobilité des eaux contribuant considérablement à les glacer.

« Pour donner une idée des avantages qu'offrent les chemins de fer sur tout autre moyen de communication, je ne citerai seulement que ce que me dit à l'instant un capitaine du 8^e régiment de ligne Belge, à l'occasion du mouvement opéré, il y a peu de jours, par ce régiment, fort de 2,600 hommes, et dont il faisait alors partie. Dans une heure, ce régiment fut transporté d'Anvers à Bruxelles, avec armes et bagages, moyennant 500 fr. pour frais de transport.

« Après une semblable épreuve, quel serait le SORT POLITIQUE, MILITAIRE ET COMMERCIAL d'une nation qui résisterait à de tels exemples? »

FINALEMENT.

Par le canal du midi actuellement 28 sous 6 deniers.

Par la Garonne, même poids et plus
de distance, la descente et la montée
compensée. 15 sous.

Voilà, relativement au canal latéral, l'effet de la navigation artificielle comparé bien succinctement aux effets de la navigation naturelle.

ARZAC.

Paris, ce 14 mai 1838.

