

# Importation de blé de Russie et d'Amérique en 1847

## NAVIGATION DE LA SÈVRE.

### Arrivée du brick LES LOUISES.

Nous avons annoncé, mardi dernier, l'entrée en rivière du brick *Les Louises*, chargé de grains à destination de Niort.

Des propriétaires recommandables de la contrée, d'honorables commerçants de Niort, se sont associés pour assurer notre subsistance par des acquisitions de blé faites au loin.

Un brick, celui peut-être qui s'est engagé dans la mer Noire ou dans la Baltique pour aller recueillir ces blés providentiels, part de Marseille, suit la Méditerranée, passe le détroit de Gibraltar, cotoye la Péninsule, longe l'Océan, quitte la mer, s'engage dans notre rivière; mais il ne peut même pas remonter jusqu'à Marans! Il faut qu'il jette l'ancre à moitié chemin, que les bateliers de Marans aillent

transborder le blé à la pelle, du brick dans les allées ou petits bateaux, et qu'ensuite les bateliers de Niort, qui n'ont pas droit de rivière au-dessous de Marans, en vertu des lois fiscales de la douane, se rendent dans ce port pour retransborder des allées marandaises dans les batelets niortais, le blé d'Odessa que nous apportait le brick *Les Louises*!

Et voilà les moyens de transport qu'offrent les fleuves et les rivières de l'Ouest dans les circonstances où il serait si nécessaire d'être en possession de quelque chose d'expéditif.

Deux ou trois transbordemens pour arriver dans un grand centre de population qui n'est qu'à douze lieues de la mer! dans une ville de commerce l'une des plus importantes en affaires qui existent dans le Poitou!

Partout des entraves, partout des obstacles. Si vous employez la voie de terre, le roulage est chicané pour des clous à tête de diamant, pour des jantes étroites ou pour un défaut de plaque, pour des chargements trop lourds, pour un âne, pour un bœuf attelé provisoirement afin d'aider un voiturier à franchir une côte.

Si vous prenez les rivières et les canaux, l'esprit qui a présidé jusqu'ici à leur établissement et à leur amélioration s'est montré tellement rétréci, que presque partout vous voyez des mouillages différents, bien qu'il eût été possible d'établir l'uniformité sur une plus grande étendue de rivière.

Un brick est un voilier  
à deux mâts

Si quelques fleuves ou rivières se trouvent dans des conditions convenables de navigation, vous croyez que les populations situées dans les parties les plus en amont jouissent des avantages que procure l'établissement de ces sortes de golfes artificiels? Pas du tout; dès qu'une ligne de douane est à cheval sur un fleuve, elle n'en quitte pas l'embouchure; le douanier n'aime pas être éloigné de la côte.

Or, que les rivières soient ou non maritimes, il n'en faut pas moins rompre charge au-delà de la ligne d'inscription, subir les frais de transbordement, le temps perdu pendant le cours de l'opération, le déchet qui en résulte, à moins que le négociant n'en diminue l'énormité en se transportant lui-même sur les lieux ou s'y faisant représenter par un commissionnaire, ce qui, dans l'un ou l'autre cas, le constitue dans de nouvelles dépenses.

Voilà pourtant le tableau fidèle de nos moyens de transports si enviés, dit-on, des puissances voisines!

Le roulage est arrêté à chaque pas par un cantonnier qui veut gagner les cent sous que la loi lui accorde. Le batelage est arrêté à l'embouchure des fleuves par le douanier qui veut voir à fond de cale s'il n'y a point de contrebande; et qui exige le transbordement de la matière pour s'en assurer, bien que la rivière soit en mesure de la porter plus avant dans l'intérieur des terres sur le même navire.

Ailleurs, des rivières en mesure de porter un tonnage puissant sont maintenues dans un état des plus déplorables. Elles sont appelées à de grandes destinées, par la nature des lieux et par leur situation topographique, et cependant on les abandonne; la science moderne, dédaignant ces prétendus filets d'eau, s'obstine à vouloir, jusqu'à la fin des siècles, qu'un halago abrutissant et suranné soit le seul expédient à mettre en œuvre dans ces bassins.

Ainsi, comme nous le disions en commençant, un brick arrive dans la Sèvre, mais il est obligé de jeter l'ancre à l'embouchure. Des bateaux vont chercher le blé dans les allées au bas de la rivière, conduisent le blé jusqu'à Marans; d'autres bateaux vont chercher le blé à Marans, et l'amènent jusqu'à Saint-Martin, et si l'on veut que ces blés viennent jusqu'au quai de Niort, il faut encore que des bateaux plus petits se chargent d'aller les chercher à Saint-Martin.

Cependant, si les travaux de navigation sur lesquels la ville de Niort fonde ses plus belles espérances, si le rétablissement de la navigation maritime de Niort à la mer, décrété le 29 mai 1808, avait eu lieu, il est certain que nous eussions pu voir sous les murs de la préfecture, le brick *Les Louises* et son chargement de blé d'Odessa!

De telles entraves sont regrettables; elles accusent une négligence blâmable de la part de ceux qui ont la direction des affaires. Toute rivière qui jette directement ses eaux à la mer doit être considérée comme un golfe, toutes les fois qu'elle offre, dans son parcours, un nivellement peu élevé des eaux salées. Or, nous le répétons pour la millième fois, 42 lieues seulement nous séparent du port maritime de Marans, et les 4,5 de cette distance totale ne présentent qu'un tiers de différence de niveau avec ce port, et la ville de Niort est le centre de toutes les opérations agricoles et commerciales du Poitou!

**2 février 1847**  
**(Extrait MO Deux-Sèvres)**

La population de Niort est alimentée en ce moment par les blés de Russie et par les farines d'Amérique.

Un nouveau chargement de blés d'Odessa nous est venu dernièrement par la Sèvre, et la route de la Rochelle à Niort nous amène, tous les jours, dans des barriques, de belles farines américaines.

Que deviendrions-nous, hélas! sans le nouveau monde et les cosaques!

Le pain produit par les farines des États-Unis, est d'une excellente qualité et d'une blancheur extraordinaire.

Espérons que ces importations multipliées de céréales rempliront le vide de production de l'année dernière, et que nous atteindrons la récolte prochaine sans craindre la famine qui nous menaçait.

On avait dit que l'exportation des blés de Russie venait d'être prohibée.

Nous apprenons de bonne source que le gouvernement russe ne songe nullement à prendre une semblable mesure, et qu'il n'augmentera point les droits d'exportation.

— On écrit de Marseille, le 11 février : (1847)

« Il y a en ce moment dans notre ville une existence en grains de plus de 600,000 hectolitres, qui s'expédient journellement pour l'intérieur; on compte, en outre, dans les ports de quarantaine de Pomègue et du Friould, en libre pratique, 170 à 180 bâtimens chargés, qui attendent leur tour d'admission et de déchargement dans le port de Marseille.

» Le fret de Marseille aux ports de l'Océan, pour les blés, est de 55 fr. le tonneau de 15 hectolitres. »

**28 février 1847**  
**(Extrait MO Deux-Sèvres)**