

La spéculation sous la Régence

L'affaire du canal d'Avignon à la Mer

Un gentilhomme provençal d'une famille originaire de Pise, Adam de Crapone, conçut dès 1558 le premier des canaux qui resteront une des grandes œuvres de l'Ancien Régime. Le canal auquel on donna son nom allait de la Durance jusqu'à Arles, à partir du village de la Roque à six lieues au-dessus de l'embouchure de la Durance dans le Rhône, fertilisant des campagnes stériles, actionnant des moulins, donnant une vie nouvelle aux cités de Salon, d'Arles, aux villages d'Aiguières, de Grans et d'Istres.

Son assassinat à Nantes, par les entrepreneurs dont il venait de découvrir les malfaçons dans la construction de la citadelle, n'arrêta pas l'imagination inventive des Provençaux : il ne s'agissait pas moins maintenant que de construire un second canal navigable beaucoup plus important que le premier, qui, partant de l'étang de Berre, à Saint-Chamas, aurait abouti au Rhône par deux branches qui se seraient terminées respectivement à Avignon et à Donzère en Dauphiné. D'une longueur d'environ 25 lieues, il aurait fourni de l'eau à la région de son parcours, notamment aux villes d'Avignon, de Carpentras et à tout le Comtat. Ce projet semblait devoir réussir rapidement, puisque dès 1566 les États du Comtat en décident à l'unanimité l'exécution et que l'année suivante le vice-légat, qui gouvernait Avignon et le Comtat au nom du Pape, confirma leurs résolutions. Le 29 avril 1566, une première concession de dérivation

des eaux de la Durance était accordée. Mais les guerres de Religion empêchèrent que ces mesures fussent suivies d'aucun effet.

Ce fut seulement au début du XVII^e siècle que le projet provençal fut repris. La maison de Forbin comptait parmi les plus illustres de la Provence et se divisait en plusieurs branches : Forbin Janson, Forbin La Roque, Forbin La Barben, Forbin La Martre, Forbin Oppède. La prise en mains de l'affaire par un personnage aussi important dans le pays que le marquis d'Oppède semblait devoir lui garantir toutes chances de succès. Le 4 août 1710, par lettres-patentes, Louis XIV lui accordait l'autorisation qu'il avait demandée, de faire dériver les eaux de la Durance, dont le cours supérieur était en territoire français. Le marquis de Forbin Oppède adressa ensuite une requête analogue au vice-légat et aux « Officiers de la Révérende Chambre de Carpentras » concernant le cours de la rivière en territoire pontifical. Satisfaction lui était donnée par rescrit du premier en date du 10 mars 1711, et par un acte de concession des seconds du 22 du même mois.

Cependant, le marquis d'Oppède pressentit des difficultés et jugea indispensable de se ménager des appuis en haut lieu, c'est-à-dire à Versailles. Précisément, le chef de la maison de Condé, Louis III, venait de mourir laissant neuf enfants de son mariage avec Louise-Françoise, Mademoiselle de Nantes, fille légitimée de Louis XIV et de Madame de Montespan. L'aîné, âgé de dix-huit ans, qui portera aussi le titre de duc de Bourbon et sera premier ministre de Louis XV, était un libertin sans cesse harcelé par de grands besoins d'argent que la succession embrouillée de son père, dont le partage ne devait être effectué qu'en 1727, laissait peu de chances de pouvoir satisfaire. Le marquis d'Oppède ne devait pas se tromper en pensant qu'un tel personnage serait séduit par la perspective de placer dans une affaire aussi prometteuse que celle du canal les capitaux qu'il comptait bien gagner rapidement, grâce à son active participation aux spéculations qui sont restées connues dans l'histoire sous le nom de système de Law. Non seulement le duc de Bourbon s'intéressa vivement à l'affaire, mais encore il y fit entrer deux de ses amis, compagnons

de débauche, Louis-Antoine de Pardailan de Gondrin, qui venait d'être créé duc d'Antin en mai 1711, et le marquis de Brancas, de l'illustre famille de Brancaccio, auxquels on adjoignit M. Ciprian, spécialiste des questions locales. Se fondant sur les autorisations accordées en 1710 et 1711, tous quatre passèrent immédiatement à l'action et envoyèrent sur les lieux des ingénieurs pour niveler le terrain. Mais la Cour de Rome, se disant non informée de ces permissions, sans doute à l'instigation d'éléments locaux hostiles au canal, désapprouva la visite des ingénieurs et s'opposa à la construction.

Le duc de Bourbon et ses amis ne se laissèrent pas démonter pour si peu et se défendirent avec énergie. Le Cardinal Joseph Emmanuel de la Trémouille représentait alors le roi de France auprès du Pape, c'est donc à lui qu'ils décidèrent de s'adresser. Le duc d'Antin ne lui écrivit pas moins de trois fois à intervalles rapprochés, les 17 avril, 25 juin, et 3 juillet 1719, le duc de Bourbon le 16 avril, le marquis de Brancas le 9 juillet de la même année. En même temps, ils lui adressaient un mémoire imprimé pour le renseigner sur la question et le mettre en mesure d'en saisir le Cardinal Paolucci, qui remplissait auprès de Clément XI les fonctions de Secrétaire d'État.

* * *

Après avoir rappelé les précédents historiques, ce mémoire commençait par faire ressortir les avantages que présenteraient pour l'irrigation de la région, les eaux de la Durance : « La différence des eaux se montre parfaitement en ce pays par des exemples familiers. L'eau de Vaucluse est sans limon et sans graisse, propre à nourrir la terre pour la rendre abondante. Elle transpire au travers des terres les plus argileuses et les plus compactes, telles qu'on les voit en certains terroirs du Comtat, et particulièrement dans ceux de l'Isle et d'Avignon, où l'eau de cette fontaine est celle qu'on appelle du nom de Sorgue. L'eau de la Durance, qui fournira le nouveau Canal, contient un suc et un fin limon dont elle forme dans son lit une espèce de vernis qui empêche le filtrage de l'eau dans les terres les plus sablonneuses et les plus capables d'en recevoir les impressions... L'eau de Vau-

cluse, c'est-à-dire de la Sorgue, forme aisément des joncs et des roseaux dans les champs qui en sont voisins ou dans les prés qu'elle arrose. Dans le terroir de l'Isle au Comtat, où les eaux de Vaucluse abondent, on n'y voit point recueillir ni fleurs, ni fruits, ni d'autres productions de la terre qui soient aussi belles, aussi bonnes, aussi saines que celles que l'on retire de divers autres terroirs, ainsi qu'on peut s'en convaincre en voyant les riches bords du canal, d'Oppède à Cavaillon, toute l'étendue du canal de Crahone, où il y a abondance de fleurs, de fruits des plus beaux et de toute nourriture succulente. »

Le mémoire énumère en termes lyriques les avantages qui, d'après ses auteurs, résulteraient pour les habitants du Comtat des « arrosements » du Canal : « Quel changement précieux pour ces peuples, qui doivent actuellement se contenter d'un médiocre commerce de la soie ! Les avantages du Canal leur donneront moyen de faire divers et grands commerces, et de retirer des sommes en surabondance de ce qui leur manque aujourd'hui... »

Quant à la navigation sur le Canal, elle ne pourra, bien entendu, qu'être profitable à Avignon, à Carpentras et au Comtat tout entier. Carpentras, au centre du canal, sera l'entrepôt des denrées ainsi échangées : « Tous les peuples y viendront en foule. Un seul exemple nous servira pour prouver que ce n'est point ici une exagération. La ville de Marseille qui consomme chaque jour 600 charges de blé, et même au-delà, se trouve toujours en présence d'une double nécessité ; ou bien de tirer du Levant et de Barbarie, parmi les périls de la mer, ses provisions de grain, qui souvent se gâtent, causent des maladies et des pertes évidemment considérables aux habitants de cette ville ; ou bien, quand la mer se trouve impraticable ou pour d'autres raisons, elle est contrainte de faire les mêmes provisions de grain dans la contrée, à dos de mulet et à très grands frais. Mais, quand le canal sera construit et que tous les peuples du Comtat et même d'Avignon viendront, chacun à proportion de leur abondance, porter leurs grains sur le marché de Carpentras, entrepôt général, il est certain que Marseille, les côtes de Gênes et les environs, trouvant ici tous les profits, toutes les facilités, toute la certitude imaginable, ne prendront

pas d'autre route que celle de Carpentras pour y faire leur provision. Avignon deviendra ainsi l'aboutissant et l'entrepôt de toutes les marchandises pour la moitié du royaume, le magasin général du plus florissant commerce, et bénéficiera, au-dessus de Carpentras, du commerce du Languedoc, des provinces avoisinantes et de la foire de Beaucaire... Tout prendra le canal à Saint-Chamas et viendra se rendre à l'écluse d'Avignon pour descendre à Beaucaire, d'où toutes les marchandises sont distribuées dans le royaume... »

Enfin, d'après ce mémoire, les autorités d'Avignon seraient également les bénéficiaires de l'opération : « La Révérende Chambre a dans ce pays, beaucoup de domaines, de cens, de lots et autres droits seigneuriaux, qui verront des augmentations très considérables. Celle des droits de lots sera immense. Les fonds qui sont de la directe de la révérende Chambre ayant à augmenter considérablement, la même proportion d'augmentation se trouve dans les lots. La plupart de toutes les vastes campagnes sèches et stériles sont en propriété à la révérende Chambre. Quel nombre infini de nouveaux emphytéotes de rente et de cens et combien de droits de lots !... Les richesses et le nombre des sujets augmentés, augmentent la souveraineté. Être souverain d'un pays peu habité, pauvre et stérile, ou l'être d'un pays peuplé, fertile et opulent, fait une grande différence. »

* * *

Un mémoire aussi dithyrambique, et sans doute de la plume de M. Cipriani, eût dû, d'après ses auteurs, emporter d'enthousiasme le consentement de tous. Il n'en fut rien. Le Cardinal La Trémouille, ambassadeur du roi, et le Cardinal Paolucci qui conserva la Secrétairerie d'État pendant tout le règne de Clément XI, étaient tous deux des prélats prudents et de caractère paisible. Ils n'avaient sans doute pas été longs à deviner ce qui se tramait derrière les clameurs de ces jeunes aventuriers, fussent-ils cousins du roi très-chrétien. Le 19 septembre 1719, le duc de Bourbon, avec une juvénile présomption (il n'avait alors que 27 ans) n'avait pas craint d'écrire directement, pour lui recommander l'affaire, au Cardinal Paolucci, qui lui répond le 14 novembre par une fin polie de

non-recevoir. Le prince se rendit alors compte de son erreur et de l'intérêt qu'il y aurait eu pour lui à faire passer sa demande par la voie diplomatique et, en même temps, à se faire appuyer par le Roi lui-même. Dès le 3 décembre, il écrit au Cardinal La Trémouille pour lui demander ses bons offices auprès du Pape en vue d'obtenir un décret de la Congrégation d'Avignon validant les délibérations prises par les propriétaires dudit canal pour hâter sa construction. Il avait obtenu entre temps des lettres patentes du roi à cet effet ainsi qu'un acte de consentement des habitants du Comtat, et il prie l'Ambassadeur de consulter le Cardinal Paolucci à ce sujet. Le 10 décembre, nouvelle lettre du duc à l'Ambassadeur : il lui communique la réponse qu'il avait reçue du Secrétaire d'État en date du 14 novembre, pour s'en plaindre amèrement. Aussi écrit-il à ce dernier sous le même jour du 10 décembre, pour rétorquer ses arguments, une lettre dont il envoie également copie au Cardinal La Trémouille qui, cette fois, ne pourra plus se plaindre qu'on ait agi en dehors de lui. En même temps, le duc de Bourbon adresse à l'Ambassadeur des lettres de recommandation du Roi et du Régent en date du 29 novembre, avec prière de les transmettre au Pape.

En présence d'une telle insistance de la part des plus hautes autorités du royaume dont le Cardinal La Trémouille avait été évidemment obligé de se faire l'avocat auprès du Saint-Siège, le Cardinal Paolucci devait aux usages diplomatiques les plus élémentaires de justifier son attitude négative et de répondre au mémoire imprimé que nous venons d'analyser, et dont l'Ambassadeur lui avait remis un exemplaire. Il le fit par un autre mémoire, qu'il livra également à l'impression et dont il confia la rédaction à Joseph Melchior Garcin, consultant du Saint-Office et avocat de la cité d'Avignon. Voici les arguments principaux qui y sont invoqués.

* * *

Tandis que le mémoire français promettait à Avignon et au Comtat une prospérité sans exemple, le mémoire pontifical leur garantit une ruine totale en cas de construction du canal.

Il s'efforce en premier lieu de démontrer que celui-ci porterait des préjudices certains à la souveraineté du Pape. Tout

d'abord, certains juristes soutiennent, en effet, que si, dans l'avenir, par ses fréquentes inondations, le Rhône venait à entourer la ville d'Avignon, celle-ci appartiendrait au Roi. Le mémoire avoue que cette opinion paraît extravagante, mais il faut cependant reconnaître, ajoute-t-il, qu'elle semble être celle des Français puisque, quand le Rhône a déposé des alluvions en territoire pontifical, la province du Languedoc a déclaré que ces alluvions, enlevés au territoire français, lui appartenaient, et qu'il les a, en conséquence, inféodés à un particulier du village d'Angles en Languedoc. La cour des aides de Montpellier a rendu un décret en faveur de ce particulier et le Conseil privé du roi a confirmé que ce terrain appartenait bien au Languedoc. La ville d'Avignon s'est ainsi trouvée dans l'obligation d'avoir recours à son souverain pour obtenir réparation de ce préjudice. Un tel précédent permet donc de prévoir ce qui se passerait si, réunis par le Canal, le Rhône et la Durance isolaient une portion très notable du Comtat ainsi que toute la ville et le territoire d'Avignon, surtout si l'on songe qu'il s'agit ici d'un côté d'un Etat très puissant et de l'autre d'une province si petite et d'un souverain si éloigné.

En second lieu, déclare M. Garcin, le Pape subirait dans sa juridiction souveraine, en cas de construction du canal, un préjudice peut-être plus grand encore que s'il était entièrement dépouillé de cet Etat, car il est assurément moins sensible pour un prince de perdre une province que d'en avoir la souveraineté, c'est-à-dire d'en être le maître, et cependant d'y voir exercer par des étrangers une juridiction autre que la sienne, et si absolue que dans les matières les plus importantes tout recours des ressortissants à leur souverain serait exclu tandis que leurs juges seraient en même temps pour eux, la partie adverse : or, c'est ce qui se produirait inévitablement si le Canal était construit.

Quatre espèces de controverses ne manqueraient pas de surgir :

1) Concernant l'achat des terrains nécessaires à la construction du canal et de ses berges, les particuliers ne pouvant être forcés de les vendre sans estimation ;

2) Concernant l'entretien du canal et les indemnités dues

aux particuliers en cas de rupture de ses berges : il est bien certain qu'il y aurait là une source inévitable de procès entre les propriétaires du canal d'une part, et de l'autre ceux qui seraient chargés de le réparer et les propriétaires des terrains voisins ;

3) Concernant les personnes ou les marchandises qui emprunteraient le canal, ainsi que le fret, les dommages éventuels, les accidents, les vols : que de sujets de contestation !

4) Concernant l'irrigation : que de disputes aussi à prévoir pour la superficie des terrains que chacun pourrait irriguer, pour le transit des canaux secondaires, le temps de l'irrigation pour chaque propriétaire, le montant des indemnités, etc...

Ces multiples controverses étant inévitables, la juridiction de Sa Sainteté serait donc battue en brèche sur son propre territoire par une juridiction étrangère. Et comme on ne saurait supposer que la France et les personnes illustres et qualifiées qui patronnent ce projet aient l'intention de se soumettre à la juridiction pontificale, d'autant que le canal doit commencer, finir et avoir une bonne partie de son cours en Provence et dans le Dauphiné, il est bien certain que jamais les Français n'accepteraient que le transit soit interrompu dans le Comtat par la juridiction pontificale, que l'on ait recours aux Officiers du Pape ou que les intéressés puissent interjeter appel par -devant le vice-légat d'Avignon et ensuite à Rome. L'application du droit commun, qui est de coutume en France, ne peut qu'être préjudiciable aux intérêts du Comtat, et les nombreux employés du canal, tous Français, échapperaient forcément à la juridiction pontificale. De plus, il y aurait dans le voisinage du canal, qui porterait le nom de Royal, une sorte de zone franche où les délinquants trouveraient asile et protection de la part des autorités françaises. Les passages de troupes par le canal ne pourraient également que provoquer des désordres et porter atteinte à la tranquillité du Comtat. Enfin, si l'on utilisait pour le Canal les eaux de la Sorgue, qui sort de la fontaine de Vaucluse et dont le cours est entièrement en territoire pontifical, ces eaux se confondraient inmanquablement avec celles du Rhône et de la Durance et le souverain comme ses sujets en seraient privés, car la France, maîtresse des eaux de la Durance et du

Rhône, revendiquerait aussi certainement celles où la Sorgue leur serait mélangée. Il résulte de ce qui précède qu'aussi bien au point de vue juridique qu'au point de vue matériel les préjudices qui résulteraient pour le Pape de la construction du canal seraient tels qu'il préférerait certainement renoncer complètement à sa souveraineté sur cet Etat.

Le mémoire énumère ensuite les inconvénients qu'entraînerait la construction du canal pour la plus grande partie du Comtat Venaissin. Il reconnaît que l'Assemblée générale des Etats du Comtat a consenti, à la majorité des voix, à cette construction et adressé une supplique au Pape afin qu'il l'autorise. Mais on peut mettre sérieusement en doute, dit-il, que ce soit là l'opinion unanime de la plus grande partie de la communauté du Comtat, et que cette résolution ait été prise en pleine connaissance de cause. Cette assemblée, respectable à tant de points de vue et dont les mérites sont bien connus, se compose en effet dans sa majorité de consuls, c'est-à-dire de maires de villages sans autre opinion que celle qui leur a été suggérée. Beaucoup d'entre eux ont été soumis à des pressions et n'ont pas consulté leurs communes, qui n'eussent pas manqué de les renseigner sur les conséquences funestes d'un vote favorable. Nombreux sont, dans le Comtat, ceux qui estiment que la construction du canal équivaldrait à leur ruine totale, notamment dans la cité épiscopale de Cavaillon et dans celle de l'Isle, la seconde au point de vue judiciaire. Ils n'ignorent pas, en effet, que pour construire le canal il faudrait nécessairement acheter aux particuliers les terrains sur lesquels il passerait. Or, il n'y a pas de prix fixe ni de règle certaine concernant leur valeur, qui varie selon les endroits. Pour payer la terre à sa juste valeur, il faudrait des expertises auxquelles on ne semble pas décidé à procéder. Par ailleurs, le partage des terres causerait à leurs propriétaires des pertes considérables dont ils ne seraient peut-être pas indemnisés. L'on serait amené à craindre qu'il en soit de même en ce qui concerne les inondations pouvant résulter des torrents qui passeraient sous les ponts du canal, ainsi des pertes d'eau de celui-ci ou d'éventuelles ruptures. Les ruines horribles que causeraient les torrents inondant les terres ne sont nullement chimériques, ni l'effet d'une terreur panique... Une trop grande abondance des eaux, des

négligences dans l'entretien des berges, le passage des bateaux qui les abîmeraient insensiblement, la trop grande quantité d'eau que pourraient apporter la Durance et la Sorgue, les inondations du Rhône, susceptibles d'empêcher l'écoulement du canal, la boue et le sable charrié par la Durance, qui pourraient combler en peu de temps les fossés, le sable amené du Luberon par le vent et qu'il faudrait sans cesse enlever du canal, les pluies, les tempêtes, sans parler de mille autres accidents fortuits, autant de dommages dont la seule idée épouvante et auxquels on ne peut penser sérieusement sans inquiétude. D'autre part, d'après le mémoire, le plan du canal prévoit que le territoire de Cavaillon serait surélevé de telle manière qu'il dépasserait les plus hauts clochers de cette ville. Mais alors les montagnes de sable qui se détachent si facilement du Luberon pourraient combler le canal dont l'eau se répandrait sur les pays voisins. Et le mémoire fait encore état de nombreuses autres catastrophes du même genre à prévoir, sources irréparables de misères.

Enfin, M. Garcin analyse pour terminer les préjudices que causerait le canal à la ville même d'Avignon. « On ne peut croire que Sa Sainteté veuille permettre la ruine totale de cette cité, qui a été si longtemps la résidence des souverains pontifes ses prédécesseurs, et qui se distingue aussi bien par son antiquité, son commerce, sa noblesse, que par les belles-lettres et les arts ; finalement, c'est la première des Légations des États de l'Église. Or son commerce, déjà sensiblement diminué par le déplacement de l'industrie en France et par les droits de douane extraordinaires qui le frappent à l'entrée dans ce pays, cesserait d'exister si la navigation passait par le canal, c'est-à-dire à quatre lieues de la ville, au lieu d'emprunter la voie du Rhône. C'est en effet le transit par ce fleuve qui alimente le commerce et le ravitaillement d'Avignon. En outre, les droits de gabelle sur le sel passant par le Rhône appartiennent à divers chapitres, corps ecclésiastiques et religieux, monastères ou particuliers auxquels ils ont été assignés avant même qu'Avignon appartienne au Pape. « Quelque soit donc le penchant que manifestent les habitants de cette ville pour le royaume et le zèle dont ils sont animés envers le roi très chrétien, quelque justes que soient les motifs de leur gratitude pour les bénéfices et les emplois qu'ils en

ont reçus, tous ces sentiments ne sauraient que s'effacer devant le respect et l'amour qu'ils doivent avoir pour le Pape leur souverain, et devant une fidélité qui les préserve du péril imminent de devenir sujets d'un autre Prince, péril plus grand encore qu'ils ne peuvent l'imaginer, car ils ne se doutent pas de tous les maux qui, en pareil cas, pourraient leur arriver. »

* * *

Les arguments invoqués dans ce mémoire appelaient une réplique immédiate. Sur ces entrefaites, le Cardinal de La Trémouille était mort subitement à Rome. C'est donc au chargé d'affaires, l'évêque de Sisteron, que le duc de Bourbon s'adressa le 17 mars 1720 pour réclamer une nouvelle intervention. Un nouveau mémoire, demeuré manuscrit, répondait point par point aux arguments invoqués par les adversaires du canal.

Il rappelait tout d'abord que les délibérations des Etats, quel que soit le respect qu'on leur doive, ne constituaient pas un argument décisif. En effet, aussi bien que pour Carpentras, la ville la plus considérable du Comtat, les discussions qui avaient eu lieu plus récemment à ces Etats prouvaient qu'on reconnaissait toujours les mêmes avantages à la construction du canal ; que si même quelques communautés devaient en retirer certains dommages, le bien général devait primer tout ; et que dans ces conditions on pouvait se demander si les communautés hostiles à la construction n'agissaient point sous l'inspiration de quelques personnes prévenues et séduites par leur propre intérêt.

Or, affirment les rédacteurs de ce mémoire, s'il est certain que le canal serait très avantageux pour le Comtat, il ne le serait pas moins pour la ville d'Avignon.

Le canal ne passerait ni par cette ville ni par son terroir : comment pourrait-il donc lui nuire directement ? L'on a prévu une dérivation qui conduirait à Avignon, mais uniquement pour l'utilité de cette ville, et il serait bien facile d'y renoncer. Si l'on trouve plus à propos de faire cette dérivation à Carpentras, on pourrait très aisément créer un canal allant de là à Entraigues, puis à Sorgues et ensuite dans le Rhône.

Le second mémoire français reconnaît ensuite, non sans

quelque malice, que la ville d'Avignon étant le siège du Gouvernement et la résidence des légats ou vices-légats, il est naturel que le Saint-Siège préfère ses intérêts à ceux du reste du Comtat. Mais, de ce qu'Avignon soit en effet la capitale, s'ensuit-il qu'on doive priver le Comtat d'un bien immense parce qu'Avignon pourrait en souffrir indirectement quelques dommages ? « Cette conclusion est inouïe et ne saurait être soutenue par qui a la moindre teinte de jurisprudence. Mais abandonnons le terrain de la justice, qui est la règle fixe et inviolable des princes et surtout des papes, et examinons cette affaire au point de vue politique. Quelques prérogatives que l'on puisse donner à la ville d'Avignon, il n'est pourtant pas vrai qu'elle soit plus considérable à elle seule que le Comtat : or, le souverain, père de ses sujets, ne saurait préférer une partie moins considérable de son territoire à une autre plus considérable. Le Comtat contient plus de 100.000 personnes, la ville d'Avignon n'en compte guère que 24.000 ; serait-il juste de préférer l'intérêt des 24.000 personnes à celui de plus de 100.000 ?... Peut-il d'ailleurs venir à l'esprit d'un homme sensé et non prévenu que les dommages résultant du canal pour Avignon puissent être comparés aux avantages qui en résulteraient pour le Comtat ? » Or ces dommages sont même de pure invention, le canal sera au contraire utile à Avignon. Et pour l'établir, le mémoire examine en détail toutes les objections soulevées à cet égard par ses adversaires.

Les nouvelles prairies créées par les irrigations du canal feraient, dit-on, crouler le prix des fourrages. Or « l'abondance doit toujours être recherchée par les Gouvernements, parce que le bonheur des peuples doit toujours l'emporter dans l'esprit du Souverain sur le sordide intérêt de quelques riches et avides particuliers. » De plus, les prairies ne constituent que le cinquième du territoire d'Avignon, elles sont presque toutes possédées par des gens riches et considérables, la diminution de revenus ne tomberait donc que sur une vingtaine de citoyens. « Cet objet peut-il balancer le bien universel de toute une province ? Surtout si l'on fait réflexion (et elle est bien importante) que dans ce même terroir d'Avignon presque tout est aride et stérile. Les arrosements qu'on distribuerait par le canal aux pauvres particuliers qui pos-

sèdent la terre, seraient une source de fertilité, et l'utilité qu'ils en retireraient serait infiniment plus importante que les dommages subis par les riches propriétaires. Pense-t-on que le Gouvernement ne doive avoir égard qu'aux gens riches et qu'il doive sacrifier à leur plus léger intérêt celui de tous les pauvres ou médiocres citoyens qui composent toujours la plus grande partie des habitants des villes ? ». En outre, les possesseurs des prairies trouveraient un dédommagement considérable dans l'établissement de pâturages publics au moyen desquels ils pourraient nourrir du bétail pendant huit mois de l'année et conserver du fourrage pour les quatre mois d'hiver. Le public y gagnerait infiniment, car, tandis que les villes d'Avignon et de Carpentras sont aujourd'hui obligées d'envoyer chercher en Auvergne ou ailleurs des animaux pour leur boucherie, ce qui appauvrit considérablement le pays, elles trouveraient chez les particuliers le bétail qui leur est nécessaire ; la culture des terres se ferait d'ailleurs beaucoup mieux, elles se fertiliseraient davantage et s'engraisseraient au moyen de cette plus grande quantité de bestiaux.

L'on émet encore cet argument, continue l'auteur du mémoire, que les prairies servant aujourd'hui à nourrir les chevaux entretenus par les nombreux voituriers établis à Avignon, deviendraient inutiles et ne produiraient plus aucun revenu, puisque c'est le canal qui voiturerait tout le monde. Les familles de ces voituriers, au nombre de plus de cent, seraient obligées de quitter Avignon pour chercher ailleurs leur subsistance.

Or, il est évident que ces voituriers munis de chaises roulantes, ne travailleraient pas moins après la construction du canal qu'avant, car ces sortes de voitures ne servent jamais aux pauvres gens et il est sûr que les gens riches habitués à voyager en chaise ne se serviraient pas du canal pour aller de Marseille à Lyon ou ailleurs. Cette voie longue, ennuyeuse, incertaine même dès qu'on arriverait au Rhône, ne pourrait convenir à personne, d'autant moins que les voyageurs désirent arriver à un jour fixe et marqué, et que cela est impossible sur le Rhône où le temps contraire arrête souvent les transports pendant plusieurs jours.

L'on a également déclaré que le commerce des charretiers qui, d'Avignon, portent des marchandises à Lyon, devra

cesser d'exister parce que toutes celles-ci passeraient désormais par le canal.

Or ces charrettes sont tout au plus quatre ou cinq : est-ce vraiment là un objet qui doit entrer en considération dans une affaire de cette importance ? D'ailleurs, elles portent souvent des marchandises à Grenoble, dans tout le Dauphiné, à Genève et ailleurs, et n'en feront pas moins ces voyages, le canal n'étant d'aucune utilité pour de tels pays. Les chevaux seront employés pour le halage et, comme le nouveau canal ne mènera que jusqu'à Donzère, ils pourront servir sur le Rhône jusqu'à Lyon.

Mais, les adversaires du canal ne restent pas pour cela à court d'argument. Désormais, disent-ils, les charrettes de Marseille qui portent les marchandises de cette ville, de Provence et du Levant, jusqu'à Lyon, Paris et ailleurs, ne travailleront plus parce que tout sera drainé sur le canal, et par conséquent Avignon perdra le profit du passage de ces charrettes dont les conducteurs couchent et dînent en grand nombre dans les cabarets de la ville, et se munissent en outre sur place de foin et d'avoine.

[Le mémoire français répond que cette objection n'est pas valable étant donné que les charrettes de Marseille ne passent déjà plus depuis longtemps à Avignon : elles abrègent leur chemin en passant à deux lieues de cette ville, qu'elles laissent à leur gauche. Si par hasard quelques-unes vont jusqu'à Avignon, ce qui est très rare, c'est qu'elles doivent approvisionner les marchands de cette ville. Le commerce d'Avignon sera au contraire augmenté du fait du canal puisqu'il y attirera beaucoup de gens et de négociants qui y feront une grande consommation de denrées, y emploieront des chevaux et laisseront beaucoup d'argent dans les cabarets. Quant aux habitants du Comtat, ils s'enrichiront tout le long du canal, là où, jusqu'à présent, les voitures ne viennent que rarement.

Il y a lieu, du reste, de faire observer que tous les citoyens un peu considérables d'Avignon ont des biens dans le Comtat : les gentilshommes y possèdent presque tous des fiefs, les bourgeois des domaines et des fermes, et ainsi les Avignonnais de marque ont plus d'intérêt à la prospérité du Comtat qu'à celle d'Avignon même, où ils ne possèdent comparativement que peu de chose.

L'on objecte encore que le canal rendra le grain si abondant que les blés locaux ne pourront plus se vendre qu'à vil prix, puisque la Bourgogne, province si fertile, en fera transporter par cette voie une très grande quantité.

Cet argument était sans doute plus sérieux que les autres car, tout en relevant sans y insister que la production de blé en Avignon est fort peu de chose, le mémoire reconnaît qu'il a « ébloui beaucoup de gens » et le réfute longuement. A cet effet, il distingue entre les mauvaises et les bonnes années.

Dans le premier cas, Avignon et le Comtat doivent se procurer du blé au dehors, quelquefois très loin, ce qui coûte fort cher. C'est ainsi qu'en 1708 et 1709 on dut acheter exceptionnellement en Avignon le blé 100 livres la saumée, le prix moyen étant de 36 à 40 livres, ce qui constitue néanmoins une cause importante d'appauvrissement pour l'Etat. Il peut donc être d'une grande utilité pour le Comtat et pour Avignon que la Bourgogne envoie ses blés à Marseille où il s'en fait une grande consommation, puisque d'un côté comme de l'autre on pourrait s'approvisionner au passage de ces grains sur le canal ou sur le Rhône sans être obligé d'aller les chercher ailleurs à grand prix. Il est évident que lorsque les Bourguignons enverront en une seule fois 20.000 saumées de blé en Provence, on l'aura à meilleur marché à Avignon que si l'on était obligé d'en envoyer chercher mille saumées en Bourgogne.

Si l'on fait état maintenant des années non pas de disette, mais simplement de récolte commune et médiocre, au cours desquelles la production locale ne suffit pas à la consommation, il est certain qu'en pareil cas les blés bourguignons ne nuiraient pas au public mais feraient baisser au contraire les prix de vente, qui seraient exorbitants s'il fallait aller s'approvisionner dans les provinces voisines où les récoltes sont généralement à peu près semblables à celles du Comtat et où les particuliers, sûrs de vendre, maintiendraient les prix très élevés ; sans compter que les intendants de ces provinces pourraient aussi interdire purement et simplement la sortie des blés, comme cela est déjà arrivé.

Sans doute est-il exact qu'au cours des années de disette ou même de récolte médiocre, les particuliers ne pourront

vendre leur grain aussi cher quand, grâce au canal, il y aura afflux de blé bourguignon. Mais un bon gouvernement ne doit-il pas chercher avant tout à soulager le peuple ? D'ailleurs, c'est par le Rhône que devraient descendre les blés bourguignons. Faut-il croire qu'ils ne sont pas si abondants qu'on le dit, puisque ce fleuve en transporte si peu, ou bien est-ce parce que, quand la récolte est médiocre en Avignon, elle l'est aussi en Bourgogne ?

Si, au contraire, la récolte a été abondante dans le Comtat, l'on n'aura bien entendu pas besoin du blé de Bourgogne, mais c'est au contraire le surplus de celui du Comtat que l'on pourra envoyer à Marseille « où la grande consommation fera toujours qu'on les pourra vendre, et où l'on préférera nos blés à ceux que cette ville est obligée de tirer de Barbarie ou des pays étrangers, surtout lorsque la facilité du transport les rendra moins chers ; au lieu que, sans le canal, nos blés deviennent inutiles dans nos greniers, et nous sommes obligés de les garder quelquefois plusieurs années au grand détriment des particuliers ; et si la récolte a été médiocre ou mauvaise en Provence, nos blés se vendront même très cher à Marseille, ce qui enrichira le Comtat. Il est visible qu'en l'état où sont les choses aujourd'hui, MM. de Marseille ne peuvent prendre nos blés que dans des cas de nécessité absolue, ce qui est très rare à cause de la dépense infinie du transport par charrettes ou à dos de mulet ; au lieu que le canal donnera un transport facile, de peu de dépense et d'une commode voiture. »

Les adversaires du canal font ici ressortir que s'il y a abondance de blé en Provence comme en Bourgogne, cette dernière province pourrait, grâce au canal, envoyer ses blés jusqu'à Marseille, tandis que les habitants du Comtat ne seraient guère en mesure de les imiter.

L'auteur du mémoire répond qu'au contraire, tandis que les Bourguignons doivent faire cent lieues pour transporter leurs blés jusqu'à Marseille, les Comtadins n'en ont que quinze à couvrir pour y envoyer les leurs, si bien qu'ils pourraient les vendre plus avantageusement qu'eux et avoir pourvu Marseille avant que les blés bourguignons soient même arrivés jusqu'à Lyon.

« Après tout, dans les années de grande abondance, il

faut que tout le monde se conforme à cette grâce du ciel, et que les riches se contentent d'un petit profit : deux mesures de blé valent toujours autant qu'une, à quelque vil prix qu'il soit. »

Il ne faut d'ailleurs pas oublier que « Marseille est une ville qui contient un peuple infini, où l'abord des étrangers, à cause de son port et de son commerce, est prodigieux. Elle consomme des blés immenses, tandis que son terroir avec tous ses environs, n'en produit presque point. Marseille achète volontiers les blés dont elle a besoin dans les lieux les plus voisins, et qui peuvent être transportés facilement : mais les frais de transport par charrettes et à dos de mulet l'empêchent d'en aller chercher au Comtat ou ailleurs, excepté dans les cas d'un extrême besoin ; elle aime mieux se servir des grains qu'on y porte par mer de Barbarie, de Sardaigne et de Sicile. Ces blés étrangers coûtent cher à cause du fret et des droits qu'il faut payer ; et ils sont d'ailleurs d'une mauvaise qualité pour faire le pain car ils ont contracté au cours de la traversée une odeur et une espèce de pourriture qui les rend presque insupportables aux gens tant soit peu délicats. Il est ainsi presque certain que si MM. de Marseille peuvent un jour tirer leur blés du Comtat au moyen du Canal, à un prix raisonnable à proportion des années et des récoltes, ils les préféreront sans difficulté à ceux de la mer et même à ceux de Bourgogne qui sont moins bons. »

Dernière objection soulevée par les adversaires du canal : les dommages qu'il peut produire dans les terres qu'il traversera, en raison de la « transpiration » de ses eaux, ce qui s'est produit pour le canal du Languedoc.

Le mémoire répond que tout d'abord il n'est pas prouvé que dans ce dernier cas le mal ait été aussi sérieux qu'on l'a dit. En second lieu, le canal projeté, dont la longueur sera de 25 lieues, ne traversera de bonnes terres que sur trois lieues ; tout le reste du parcours est constitué par un terrain sablonneux, pierreux et presque stérile ; et encore de ces trois lieues n'y en a-t-il que très peu dans le Comtat. Ensuite, comme les entrepreneurs du canal doivent acheter plusieurs toises de terrain de chaque côté pour en former les bords et permettre de procéder au nettoyage rendu nécessaire par

le passage des hommes et des chevaux de halage, cette prétendue « transpiration » ne pourra guère avoir lieu que sur ces bords, et en conséquence elle ne portera préjudice à personne. Cet inconvénient existera moins encore pour ce canal que pour n'importe quel ruisseau ou rivière, puisque ses bords seront revêtus de pierres et de maçonnerie qui empêcheront l'action de l'eau. Mais en dernier lieu, ce qui détruit absolument cette ultime objection, c'est que l'eau de la Durance, contrairement à celle de la Vaucluse, est grasse, balsamique et fertilisante et que, comme elle alimentera le canal, celui-ci ne pourra aussi qu'être utile à l'agriculture.

* * *

Il est difficile d'établir laquelle de ces deux thèses aussi diamétralement opposées se rapprochait davantage de la vérité, puisque le projet de construction du canal d'Avignon à la mer ne fut pas mis à exécution et demeura dans les cartons de l'Ambassade de France auprès du Saint-Siège, où nous avons trouvé les documents ci-dessus (1). Sans doute la faillite du système de Law, grâce auquel le duc de Bourbon et ses amis entendaient financer les travaux, ne fut-elle pas étrangère à cet abandon. Au moment où toute la région ici visée fait à nouveau l'objet de constructions analogues, il nous a paru intéressant de rappeler comment on concevait cet ouvrage au début du XVIII^e siècle, et les conditions économiques dans lesquelles il aurait été créé. Si toute la vie d'une petite province et la mentalité de ses habitants nous paraît ainsi renaître sous nos yeux, l'aspect politique de la question ne semble pas moins digne d'intérêt. Par deux fois, en 1662 et en 1688, Louis XIV avait fait occuper le Comtat et Louis XV devait renouveler cette mesure de contrainte de 1768 à 1773. Une propagande voilée mais incessante s'opérait dans le petit État pontifical au profit de la France. En 1734, nous verrons surgir une nouvelle polémique concernant la culture du tabac, occasion de fraudes pour la gabelle royale. Les mémoires que nous avons analysés établissent que l'on opposa les intérêts d'Avignon

(1) Liasse en carton non répertoriée.

à ceux du Comtat, ceux des classes possédantes et privilégiées, des nombreuses communautés ecclésiastiques notamment, à ceux du prolétariat. Aussi bien au point de vue politique qu'économique, ces documents nous semblent donc constituer un tableau précieux pour l'histoire du Comtat, qui nous prépare déjà à celui de la fin de l'Ancien Régime tel que l'a tracé l'abbé Maury dans son discours sur la souveraineté d'Avignon, prononcé à l'Assemblée Nationale le 20 novembre 1790, et qui ne devait que retarder de peu l'annexion à la France.

Hubert ELIE.
