

ouvriers; ils exigent d'eux qu'ils emploient une partie de leur salaire pour s'en procurer, et ils refusent d'occuper ceux qui ne boivent que de l'eau pure. Dans nos ateliers et nos manufactures, les ouvriers sont dans des conditions plus fâcheuses encore que les agriculteurs : ils n'ont pas, comme ces derniers, un air pur et le soleil pour les vivifier en quelque sorte. Sans vin, ils s'étiolent; leurs digestions deviennent difficiles; leurs membres se nourrissent mal et maigrissent; leurs forces s'affaiblissent, le marasme et les maladies arrivent.

Le vin et les autres boissons fermentées sont donc des matières de première nécessité; il faut en favoriser la consommation, et des transports à la fois faciles et à bas prix sont de sûrs moyens d'y arriver. D'un autre côté, cette consommation plus grande viendra en aide à l'agriculture en donnant plus de débouchés à ce produit : la plupart de nos contrées viticoles sont en souffrance; il y aura pour elles amélioration certaine.

D'après le tarif accordé aux Compagnies et le classement du vin dans la première catégorie des marchandises, le transport d'une tonne coûtera, de Belleville, centre de nos vignobles des bords de la Saône, à Paris, la somme de 84 fr. 96 c. La tonne de 1000 kilog. équivant à quatre pièces, dites Maconaises, de 212 litres; le port de chaque pièce sera donc de 21 fr. 24 cent. Il est évident que de semblables frais de transport ne sont pas tolérables; c'est plus de 10 centimes par litre : s'il n'y avait pas pour les propriétaires d'autres moyens de faire arriver leurs vins à Paris, ils n'en vendraient pas une seule pièce avec cette destination, au moins dans les vins ordinaires.

Si, au contraire, les vins étaient placés dans la troisième classe, et qu'il y eût dans les tarifs la diminution de prix que nous avons indiquée, ce transport de 21 fr. 24 cent. se