

0396

82-5

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

CONSIDÉRATIONS  
SUR LA LIBERTÉ  
DU COMMERCE;

*Ouvrage où l'on examine, s'il est avantageux  
ou nuisible au Commerce, que le transport  
des denrées et des marchandises soit réduit  
en privilège exclusif.*

PAR M. BERGASSE.

---

*C'est une belle idée que d'appeler tous les hommes à  
la discussion des vérités utiles, et c'est un signe de  
grandeur que de la permettre.*

De la Législation et du Commerce des grains. IV. P. C. XI.

---

---

A L O N D R E S.

---

1788.

---

*AVANT-PROPOS.*


---

**J'**AI écrit ce Mémoire, et je l'ai fait imprimer, sans y mettre mon nom, sous le ministère de M. Necker, à la recommandation d'une chambre de commerce, pour empêcher le projet extravagant de réduire en monopole le transport des marchandises, dans l'intérieur du royaume.

J'y démontre les inconvéniens, on peut même dire les absurdités d'un tel projet, et la sensation que cette démonstration produisit dans le tems fut si forte, que, quelqu'envie qu'on eût de l'accueillir, on se vit contraint d'y renoncer.

Depuis, divers particuliers ont essayé de présenter ce même projet, tantôt sous une forme, tantôt sous une autre; tantôt ne voulant assujétir que le transport d'une certaine espece de marchandises au monopole; tantôt voulant tout de nouveau assujétir au monopole le transport de toutes les marchandises sans distinction.

Ces particuliers ont toujours échoué, malgré quelques Arrêts du conseil qu'ils avoient obtenus, parce que les réclamations de toutes les chambres de commerce ont été constamment si fortes sur ce point, leurs raisons, pour maintenir la liberté des transports, si évidentes, qu'on n'a pas osé passer outre, parce que, de plus, sur les réclamations des chambres du commerce, il fallut bien consulter MM. les Députés de commerce à Paris, et que celui de MM. les Députés qui fut chargé de motiver et de rédiger l'avis de sa compagnie, justement estimé depuis long-tems (1) pour l'étendue de

---

(1) M. de Rosagny. Je ne dois pas omettre encore, parmi les hommes, qui ont servi le plus utilement la cause du commerce dans cette circonstance, M. d'Augy, dont les Mémoires méritent singulièrement d'être lus.

ses connoissances en matiere d'administration et de commerce, le fit avec tant de sagacité et de lumiere, qu'il réduisit absolument les partisans du monopole au silence.

L'affaire, après dix ans de discussion, car on l'a discutée pendant dix ans, et sous tous les points de vue, paroissoit absolument terminée, et on n'imaginoit pas qu'il fût possible de la faire renaître.

Cependant elle renaît encore, et les tems de désordres où nous sommes paroissant favorables à tous les faiseurs de projets, deux particuliers, qui se sont ruinés dans les affaires, et qui ont besoin de faire fortune, aux dépens de qui il appartiendra, viennent de la proposer tout de nouveau, ne s'appuyant uniquement que sur les raisons de leurs devanciers, mais comptant sur une protection très-forte, et publiquement soutenus par quelques personnes de la cour, dont il faut aussi refaire la fortune.

Je me vois donc obligé de faire réimprimer mon Mémoire.

Notre commerce menace ruine de toutes parts; notre traité de commerce avec l'Angleterre a porté, dans le premier moment, un coup funeste à nos manufactures; le traité d'alliance de l'Angleterre avec la Hollande, n'a pour objet que de nous chasser de l'Inde, et puis de nous en fermer l'entrée; les troubles du Levant, secrètement fomentés par nos ennemis naturels, peuvent finir par nous priver de la branche la plus riche de nos exportations et de nos importations.

Or, est-ce dans ce moment qu'il faut songer à soumettre notre Commerce intérieur à un monopole tel, qu'il doit absolument le détruire.

Je ne veux ajouter qu'un mot aux réflexions qu'on trouvera rassemblées dans cet écrit.

Que penseroit-on d'un homme qui, sous prétexte de

faire prospérer notre commerce maritime, proposeroit de réduire en monopole la faculté de voiturer nos marchandises par mer? On croiroit à coup sûr cet homme fou.

Eh, bien! quelle différence y a-t-il entre le projet qu'on propose et ce projet ridicule? Les voitures que le commerce intérieur fait mouvoir ne sont-elles pas pour ce commerce, ce que sont les navires pour le commerce maritime? N'est-il pas tout aussi nécessaire qu'elles soient absolument à la disposition du Négociant, qu'il est nécessaire que les navires soient à la disposition de l'armateur? Et si le commerce, considéré dans son développement, n'est autre chose que le mouvement d'une marchandise d'un lieu vers un autre, dans tous les cas n'anéantit-on pas le commerce, si-tôt qu'on s'empare de ce mouvement?

Au reste, je ne puis m'empêcher de faire une remarque, c'est que tous ces projets de monopole si extravagans, si ruineux pour les sujets, et qui tendent toujours à porter le désordre et la misere dans les classes les plus utiles et les plus laborieuses de la société, une fois proscrits, ne reparoîtroient plus, si nous avions une constitution arrêtée. On sent que si les projets quels qu'ils soient, étoient librement discutés dans les assemblées solennelles, il n'y auroit aucun moyen de revenir sur les décisions de ces assemblées, et les auteurs des projets rejettés, seroient sans ressource pour les reproduire.

Mais tant que notre constitution ne sera que dans la tête de nos Ministres, tant qu'elle changera comme nos Ministres changent, tant qu'elle sera bonne ou mauvaise, selon que nos ministres seront bons ou mauvais; tant qu'on pourra poursuivre par l'intrigue, ce qu'on désespere d'obtenir par la raison, tant qu'on pourra intimider par des ordres arbitraires, le citoyen honnête qui propose des vues utiles, ou qui s'oppose à des vues malfaisantes, il n'y aura jamais rien de stable parmi nous, et le pays de l'Europe, qui pouvoit être le plus fortuné, sera constamment le plus misérable.

Paris, ce 5 Août 1788.

---

---

# CONSIDÉRATIONS

SUR LA LIBERTÉ

## DU COMMERCE ;

*Ouvrage où l'on examine s'il est avantageux  
ou nuisible au Commerce, que le transport  
des denrées et des Marchandises soit réduit  
en privilège exclusif.*

---

*Objet de cet Ouvrage.*

**I**L existe en France depuis plus de deux siècles, une guerre entre la finance et l'industrie, dont presque toutes les époques ont été marquées par des événemens funestes au commerce. Les circonstances critiques dans lesquelles s'est trouvée la nation, le rôle malheureux qu'elle a joué dans les dissensions politiques qui agitent l'Europe depuis si long-tems, les ressources ruineuses auxquelles on s'est vu dans la nécessité de recourir, pour soutenir son crédit expirant, les vices nombreux de son administration fiscale, cette habitude de prodigalité que le luxe entretient, et que l'économie effraie, toutes ces choses ont dû donner aux gens d'affaire une prépondérance fatale; placés entre le Gouvernement, qui a des besoins sans cesse renaissans, et la classe industrielle

de la nation qui, seule, peut y subvenir, ne devant d'ailleurs leur existence politique qu'à des abus anciens, ou à des conjonctures malheureuses, ils ont toujours eu le plus grand intérêt à maintenir dans l'état une régie absorbante, dont la connoissance fut un art compliqué, la Législation une science difficile, et le résultat, un produit inespéré.

L'espece d'illusion qu'ils ont produite commence néanmoins à se dissiper. L'exemple des Princes voisins, l'adresse avec laquelle ils ont profité de toutes les fautes de notre gouvernement, les ressources qu'ils ont trouvées dans une régie plus simple et moins oppressive, surtout, les lumières que quelques bons esprits ont répandues sur les parties de l'administration qu'il leur a été permis d'étudier et d'approfondir, d'autres causes encore, dont je ne veux ni faire remarquer l'influence, ni déterminer les effets, ont insensiblement opéré une révolution dans les préjugés qu'on avoit jusqu'ici servilement adoptés, le système du fisc paroît se rapprocher davantage de l'intérêt du contribuable; et si de longues erreurs à réparer et des circonstances impérieuses ne permettent pas d'en corriger tous les vices, au moins n'a-t-on plus recours à des besoins imaginaires, et à des déguisemens odieux, pour en légitimer les excès.

Quelque éclairée cependant que soit notre administration, les événemens d'une guerre juste, mais dispendieuse, peuvent la déterminer encore quelquefois à interrompre le bien qu'elle veut faire, pour se livrer à des spéculations purement fiscales, dont l'objet seroit  
moins

moins le soulagement du peuple, que la prétendue sûreté de l'Etat et sa gloire.

Dans le nombre de ces spéculations, il en est une à laquelle on paroît s'arrêter avec complaisance: c'est un projet présenté au Gouvernement par l'administration des Messageries, pour soumettre à un privilège exclusif le transport de toutes les marchandises. Comme le Commerce n'est en dernière analyse qu'un échange, peu importe au premier coup-d'œil par qui les objets de cet échange soient voiturés, pourvu que les frais de transport n'en augmentent pas considérablement la valeur, et que notre concurrence dans les divers marchés de l'Europe se maintienne au même degré. Le gouvernement est déjà chargé d'une partie des transports: quel inconvénient y auroit-il donc à ce qu'il devînt, pour tout le reste, le seul agent du commerce? et pourquoi ne préféreroit-il pas, dans les circonstances où il se trouve, les ressources que lui offre l'industrie de la nation, au produit d'un impôt sur la propriété, ou les consommations; impôt d'autant plus dangereux aujourd'hui, qu'il reposeroit presque tout entier sur la classe du peuple la plus nombreuse et la plus misérable?

Mais s'il étoit vrai que ce projet, tel qu'on l'a conçu, et tel qu'il est possible de le concevoir, fût de tous les impôts le plus funeste; s'il flétrissoit l'industrie dans son germe; s'il obstruoit tous les canaux de la propriété, tous les canaux de la circulation; s'il détruisoit même essentiellement le com-

merce, qui fait de la propriété une richesse, et donne aux consommations une valeur; en tenter seulement l'essai, ne seroit-ce pas commettre une faute irréparable? Maintenant que presque tous les états de l'Europe sont éclairés sur leurs vrais intérêts, que par-tout il s'éleve des manufactures rivales des nôtres, que les villes maritimes du nord et du midi, jouissant d'une liberté sans limites, peuvent mettre à profit toutes nos erreurs, pouvons-nous impunément nous tromper, et n'est-il pas à craindre qu'égarés une fois, il ne nous soit plus libre de revenir sur nos traces?

Ce sont donc des questions bien importantes, que celles qui résultent du projet annoncé. Ce seroit donc faire une chose utile, que de considérer ce projet sous toutes ses faces, d'en balancer les avantages et les dangers, et d'en déterminer les effets.

On ne doit pas dissimuler ici, que le privilège exclusif du roulage n'a pas été l'objet d'une demande directe de la part de ceux qui veulent l'obtenir. Ils ont senti qu'ils ne pouvoient rompre l'allure ordinaire du commerce, sans exciter une réclamation universelle; que, comme il s'agissoit de détruire des habitudes anciennes, ils ne pouvoient y parvenir qu'en y substituant insensiblement d'autres habitudes, et qu'il falloit paroître abandonner en partie, au hasard des circonstances, le succès de leur entreprise.

Avant toutes choses, et pour ne pas s'exposer au reproche d'avoir combattu des chimères, il importe donc d'établir que, quels qu'aient été, quels que soient encore les déguisemens de la régie des messageries, et

de ceux qui, marchant sur ses traces, annoncent les mêmes prétentions, leur but unique est ce privilège exclusif dont ils ne parlent pas, et dont on s'apperçoit si bien qu'ils veulent parler.

*Roulage exclusif.*

§. I. Ce n'est pas un projet nouveau que celui dont l'examen est l'objet de ces considérations. Il paroît que, dans tous les tems, les divers Fermiers ou Régisseurs des messageries, n'ont rien négligé pour envahir la liberté des transports.

Les messageries doivent leur premier établissement à l'université de Paris: le commerce n'étoit pas encore florissant, et ce ne fut pas pour en favoriser les progrès, que l'université en sollicita le privilège. Elle ne vouloit d'abord que soustraire les jeunes gens, qui de toutes les parties de l'Europe se rendoient dans ses écoles, au brigandage des nobles répandus dans les provinces. Ceux-ci, maîtres de tous les passages, et vivant des abus qu'avoit enfanté l'anarchie féodale, avoit établi des contributions sur toutes les routes, et fatiguoient les voyageurs par des exactions d'autant plus cruelles, qu'elles n'avoient d'autre règle que leur volonté, et d'autres bornes que leurs besoins.

En 1556, l'université fut en partie privée du privilège qu'elle avoit obtenu. Henri III érigea en titre d'office des charges de messagers ordinaires, auxquels il accorda, outre les fonctions et les prérogatives qui appartenoient aux messagers de l'université, la permission de transporter les paquets, les marchandises, l'or et l'argent des particuliers, en concurrence avec les voituriers ordinaires.

Cet édit, que le besoin d'argent avoit fait rendre, fut suivi le 15 mai 1588, d'une déclaration qui en confirmant les premiers droits accordés aux messagers du gouvernement, les chargea du port exclusif des deniers royaux, et leur enjoignit en conséquence de partir périodiquement à des jours fixés par les Maires et Échevins de chaque Ville.

L'administration des messageries une fois établie, ne négligea rien pour donner à son privilège toute l'extension dont il étoit susceptible. Il ne faut que jeter les yeux sur l'édit d'août 1634, la requête de l'université de Paris du 11 septembre de la même année, l'arrêt du conseil du même mois, l'édit de mai 1635, l'édit d'octobre 1658, pour se convaincre que, dès son établissement, elle n'a cessé de travailler avec le plus grand zèle, à envahir tous les moyens de circulation que l'accroissement de l'industrie avoit rendu nécessaires (1).

L'édit même de 1658, qu'on vient de citer, en obligeant les rouliers à ne charger que dans les bureaux du fermier, anéantissoit la liberté du roulage, et soumettoit le commerce entier

[ 1 ] Edit de 1634 portant création de trois intendans et contrôleurs généraux des messagers, rouliers et voituriers, avec attribution de juridiction, etc.

Requête de l'université, du 11 septembre, contenant opposition à l'enregistrement de cet édit.

Arrêt du conseil qui la déboute de cette opposition.

Edit de mai 1635, qui réunit à la ferme générale, la régie des messageries, et défend à tout voiturier de se mêler du roulage, sans en avoir obtenu la permission de la ferme.

au même monopole qu'on s'efforce de faire revivre aujourd'hui. Heureusement alors, l'indolence de nos voisins, le peu de progrès qu'ils avoient fait dans les arts, et les guerres presque continuelles qui agitoient l'Europe, rendoient les fautes de notre gouvernement moins dangereuses, et lui laissoient plus de liberté et de moyens pour les réparer.

Le commerce se plaignit, et un arrêt du conseil du 25 juin 1678 lui restitua une partie de ses privilèges usurpés. Cet arrêt en distinguant avec soin les droits des messageries qu'il importoit de restreindre, des droits des rouliers qu'on avoit inutilement tenté d'asservir, permet aux *Marchands, aux Négocians & à tous autres*, de faire transporter leurs denrées, leurs marchandises, leurs effets, par telle voiture, et de telle manière qu'ils le jugeroient à propos.

Une loi si sage ne fut pas long-temps respectée. Le fermier fit de nouvelles tentatives, et le 8 août 1681 il obtint un premier arrêt du conseil qui défendoit aux rouliers de conduire aucune personne sur leurs chariots, et de se charger en or, en argent, ou en marchandises, d'aucun poids, au dessous de cinquante livres. Un second arrêt de 1684, en paroissant interdire au fermier la faculté de se mêler directement ou indirectement du roulage, lui en attribue effectivement tout l'exercice, en ce qu'il prive les rouliers de la liberté d'avoir des bureaux, des commissionnaires, des facteurs, des entrepôts dans les villes ou sur les routes; en ce qu'il leur enjoint de ne voiturier qu'avec

leurs propres chevaux, par eux-mêmes ou leurs valets; enfin, en ce qu'il leur ordonne de partir au hasard sans jours fixes, c'est-à-dire, hors les jours fixés pour le départ des carrosses publics, et avec des lettres de voitures ouvertes et adressées directement aux marchands.

Il étoit impossible d'imaginer un règlement plus funeste à la liberté du commerce; aussi excita-t-il des réclamations nombreuses. Les six corps des marchands de Paris se pourvurent même en opposition au conseil. On admit leur requête; mais le fermier eut le crédit de rendre ce premier succès inutile, en la faisant renvoyer pardevant des commissaires dont toute la fonction en cette partie étoit de faire observer les arrêts rendus en sa faveur.

Cependant, sur les représentations des négocians de Lyon, le conseil, par un arrêt du 2 avril 1701, maintint les marchands et les négocians dans la liberté d'adresser leurs caisses et ballots à leurs correspondans, pour les faire ensuite parvenir à leur destination, par des voitures à leur choix.

Le commerce ne jouit pas long-tems du bénéfice de cet arrêt. Le 12 juin de la même année, le fermier en obtint un autre qui, en lui accordant le privilège exclusif d'avoir des entrepôts sur les routes, nuisoit essentiellement à la liberté des transports qu'on venoit d'obtenir.

D'autres édits gênèrent encore plus cette liberté; les besoins de l'état forçoient en quelque sorte le gouvernement à prêter l'oreille

à tous les expédiens qui lui étoient offerts; et on ne lui en offroit que de destructeurs.

De là l'édit de 1704, qui attribue à des commissaires inspecteurs, créés en titre d'office, un sou pour livre sur le prix de toutes les voitures; concession dont le fermier ne tarda pas à s'emparer, parce qu'elle augmentoit son bénéfice, sans augmenter les frais de son exploitation.

De là encore l'édit de février 1705, qui crée en titre d'offices héréditaires, des courtiers-facteurs de rouliers.

On parla beaucoup de l'utilité que le commerce devoit retirer de ces courtiers. Le fermier des messageries avoit envahi, au moyen de ses divers privilèges, les droits du roulier, du facteur et du négociant. On sentoit qu'il importoit à la prospérité du commerce, que ses opérations fussent confiées à un agent moins tyrannique. Mais la nécessité où l'on étoit réduit, ne permit pas de donner à cette maxime d'intérêt public, toute l'étendue qu'elle devoit avoir, et la liberté des transports, que le commerce réclamait depuis si long-temps, fut confiée à un petit nombre de particuliers, comme un droit ancien dont on leur abandonnoit l'exercice.

Ce droit devint si onéreux, que de toute part on en demanda la révocation. Enfin le commerce obtint qu'on payeroit une augmentation considérable sur la taille, pour tenir lieu à perpétuité de la finance des charges qu'on supprima, et qui ne pouvoient être rétablies sous quelques causes ou prétextes.



16

*tes que ce fût.* Ce sont les termes de l'édit d'avril 1712.

L'édit de 1704, concernant le sou pour livre d'augmentation sur toutes les voitures, avoit déjà été supprimé par deux édits des mois de juin et de juillet 1705.

Ces derniers édits, comme tous ceux qui avoient été publiés sur le même objet, n'eurent qu'une exécution momentanée.

Le bien public qui les avoit dictés, servit de prétexte à une compagnie de financiers, pour présenter au gouvernement un projet qui en rendoit la plupart des dispositions inutiles. Le 12 février 1724, cette compagnie obtint des lettres-patentes par lesquelles il lui fut permis d'établir des bureaux et des magasins pour les rouliers, où elle jugeroit nécessaire, sans cependant que les négocians et les rouliers fussent tenus d'employer ses préposés exclusivement à tous autres. On faisoit ainsi revivre, d'une manière adroite, l'édit de 1705. Le fermier se plaignit, parce qu'on le privoit du droit exclusif d'avoir des entrepôts; les six corps réclamèrent, parce qu'ils ne virent dans cet établissement, que de nouvelles entraves préparées au commerce; et le 12 septembre de la même année, le gouvernement retira son privilège.

Depuis cette époque jusqu'au commencement de ce regne, on ne trouve aucun arrêt dont les dispositions soient assez générales pour être rapportées; ce n'est pas que, dans cet espace de tems, le fermier n'ait fait plus d'une fois des tentatives pour étendre ses droits; mais les intérêts du commerce étoient mieux connus,

17

connus, on ne pouvoit pas faire impunément beaucoup de fautes; & les maximes adoptées par les autres états de l'Europe, sans être celles de notre gouvernement, régloient néanmoins ses démarches.

Au commencement de ce siècle, et sous une administration plus heureuse, on s'est beaucoup occupé de la réforme des Messageries.

On ne parlera pas de la révolution qu'elles ont éprouvée, sous le ministère de M. Turgot; et des circonstances qui l'ont accompagnée. Ces faits sont encore trop récents pour qu'il soit besoin d'en faire mention. On remarquera seulement que cette révolution n'auroit pas été moins funeste au commerce que toutes les autres, si, sur les plaintes réitérées des négocians, il n'avoit été tacitement convenu, entre le nouveau régisseur et le gouvernement, qu'il ne se prévaudroit pas de la disposition des arrêts qu'il avoit obtenus, et notamment celui du 7 août 1775, qui entre autres choses, lui attribuoit le droit exclusif de transporter l'or et l'argent des particuliers, comme si l'argent, qui représente toutes les denrées, qui en est la commune mesure, qui est l'agent, le moyen de toutes les opérations du commerce, qu'on ne peut retarder dans sa marche, sans altérer le crédit, sans obstruer tous les canaux de la circulation, ne devoit pas être, de toutes les marchandises, la plus libre, la plus disponible, la moins sujette à des droits.

La nouvelle régie n'a pas long-tems subsisté. L'ancien fermier est rentré dans l'exercice

de son privilège ; mais pour n'être pas expulsé de nouveau , il a presque doublé le prix de son ancien bail. En même-tems , et à cause de cette augmentation , il a demandé qu'il lui fût permis de faire le courtage des rouliers en concurrence avec tous les commissionnaires du Royaume. Cette permission lui a été accordée , parce qu'on n'en a pas prévu les conséquences.

A peine jouissant de ses nouveaux droits , le fermier s'est hâté de faire revivre tous les réglemens dont le commerce avoit payé si chèrement la suppression , & de l'exécution desquels il avoit su se garantir ; tels que les édits et arrêts du 24 janvier 1684 , 2 avril et 12 juillet 1701 , 27 août 1703 , 2 décembre 1704 ; il s'en est prévalu dans les démarches qu'il a faites auprès des villes et des provinces , pour les engager à concourir à l'exécution de ses plans ; il les a invoqués dans les procès qu'il a suscités à divers particuliers. Il a fait plus encore , il a réussi à les faire confirmer par de nouveaux arrêts du conseil.

Le commerce s'est ébranlé de nouveau. Il a réclamé , avec plus de force que jamais , ses droits envahis , et sa liberté méconnue ; mais les questions vraiment intéressantes qu'il a élevées , les représentations qu'il a faites , ont à peine été remarquées , parmi tous les objets de bien public qui occupent aujourd'hui l'administration.

Cette indifférence momentanée pour des intérêts si précieux , a enhardi le fermier des messageries à tenter des démarches nouvelles. Quoi qu'il eût fait pour se procurer la con-

fiance du négociant , quoiqu'il n'eût rien négligé pour faire intervenir le gouvernement dans ses querelles et ses succès , par-tout où le commerce a pu se mouvoir avec liberté , par-tout où la crainte d'un péril imaginaire n'a pas déterminé ses opérations , il a vu ses bureaux déserts , ses entrepôts abandonnés , & les frais de son exploitation meurtrière retomber entièrement à sa charge.

Dans cette extrémité , il a compris que ce n'étoit pas à des arrêts du conseil qu'il devoit recourir pour assurer son entreprise , qu'il lui importoit même de n'user qu'avec précaution de ceux qu'il avoit obtenus , et que sa concurrence avec les commissionnaires ne deviendroit un privilège utile , qu'autant que , sous des prétextes spécieux , il viendroit à bout de se procurer l'expédition exclusive de quelques marchandises.

En conséquence , on a présenté un dernier projet au gouvernement , tendant à faire exploiter exclusivement par l'administration des messageries , le roulage des marchandises qui passent en transit.

Les marchandises qui jouissent du privilège de transit , sont celles que la France achète dans l'étranger , que ses colonies lui fournissent , ou qui sont le produit de ses manufactures , et qui ne sont pas destinées pour sa consommation intérieure. On a exempté ces marchandises de toute espèce de droit , parce que devant être exportées dans les divers marchés de l'Europe , il faut qu'elles puissent être vendues en concurrence avec celles de toutes les autres nations commerçantes , et

s'il est possible même, qu'elles y obtiennent une préférence favorable aux progrès de notre industrie.

Ce n'a été que l'expérience qui a engagé le gouvernement à les affranchir. La plupart, comme toutes celles qui se consomment dans le royaume, étoient assujetties à des droits qui en augmentoient considérablement la valeur; mais les routes ouvertes dans les états voisins pour la facilité des transports, les privilèges accordés à leurs villes maritimes, les manufactures nombreuses dont on y a favorisé l'établissement, ont enfin obligé le gouvernement à renoncer à un genre d'impôt dont le produit, ajouté au prix de notre main-d'œuvre, ne pouvoit qu'opérer la désertion de nos ateliers, et diminuer, d'une manière très-rapide, la somme de nos exportations. Malheureusement on a eu recours trop tard à cet expédient; ce n'est guère chez nous qu'on devine le bien, il n'est presque toujours que le remède du mal qu'on a fait long-tems, et qui n'est que trop souvent irréparable.

Or, on peut assurer que le commerce que la France fait avec l'étranger, n'a presque d'autre objet que la consommation des marchandises en transit, et qu'elles composent à-peu-près les deux tiers des expéditions du royaume.

Il n'est donc pas bien difficile de démontrer que les auteurs du nouveau projet concernant les messageries, n'ont d'autre intention que de s'emparer du transport de toutes les marchandises, et d'asservir le roulage entier au monopole. L'analyse fasti-

dieuse qu'on a faite de tant d'édits et d'arrêts, qui presque tous tendent à mettre l'administration des messageries en possession des franchises les plus essentielles aux progrès du commerce, prouve déjà que son système dans tous les tems a été d'envahir tous les droits, tous les privilèges, dont la réunion, en formant une des branches les plus productives du revenu public, pouvoit donner à sa régie plus de consistance et d'étendue.

Or maintenant, qu'est-ce qu'elle demande? deux choses. D'abord, le droit de concourir avec tous les expéditeurs du royaume, dans l'exploitation du roulage; ensuite, l'expédition exclusive des marchandises en transit dont on vient de parler.

La concurrence en général, n'est que le droit ou la liberté indéfinie de concourir au même objet par les mêmes moyens. Comme l'objet de la concurrence, en matière de commerce, est un bénéfice à faire, de cela seul qu'elle existe, elle est aussi grande qu'il est possible, car il est évident que, par-tout où un bénéfice à faire laisse une place à remplir, cette place est nécessairement occupée. Prétendre augmenter la concurrence, c'est donc vouloir agir où il n'est pas besoin d'agir; vouloir faire, où il n'y a rien à faire.

L'effet de la concurrence, est de maintenir entre ceux qui concourent, un équilibre qui n'est pas volontaire de leur part; avec des moyens pareils, tous s'efforcent d'acquiescer, au préjudice les uns des autres; mais parce que leurs moyens sont semblables, et leurs droits égaux, aucun ne devient assez puissant et la concurrence s'entretient.

Et la concurrence fait naître l'industrie.

Or, de là que résulte-t-il ? 1<sup>o</sup> Que l'administration des messageries est un agent absolument inutile au commerce, car elle n'augmente pas la concurrence. On reviendra dans la suite sur cette proposition. 2<sup>o</sup> Qu'elle ne peut concourir sans détruire cette concurrence même, qu'elle paroît vouloir étendre. Car, comme tous ceux qui concourent, elle voudra faire le plus grand gain possible. Mais les moyens qu'elle emploiera sont infiniment supérieurs à ceux de ses rivaux. D'après la forme des arrêts qu'elle a obtenus, et de la disposition desquels elle saura bien se prévaloir, seule, elle aura des établissemens dans tout le royaume; seule, elle jouira du privilège d'entrepôt sur toutes les routes; seule, elle aura le droit de transporter l'or et l'argent des particuliers: seule, elle pourra disposer de la force du Gouvernement dans ses entreprises. L'équilibre sera donc rompu entre elle et ses compétiteurs; mais l'équilibre étant rompu, que devient la concurrence, qui n'est fondée que sur l'équilibre? Il est donc tout aussi certain que de cela seul que l'administration se mêlera du courtage des rouliers, elle s'emparera de ce courtage, qu'il est certain qu'un homme adroit, vigoureux et armé, terrassera un enfant garrotté et privé de ses moyens naturels de défense.

Cette démonstration n'acquiert pas plus de force, mais devient plus facile à saisir, si l'on considère que l'administration des messageries, outre cette concurrence, jouira seule du privilège d'expédier les marchandises en transit.

Car, ou elle s'emparera de toutes ces mar-

chandises sans exception, et alors la portion la plus nombreuse et la plus riche des commissionnaires du Royaume qui dispose spécialement de ce genre d'expédition, se verra dans la nécessité d'y renoncer, il ne lui restera ainsi plus pour rivaux que quelques individus sans moyens et sans relation, que sa régie naturellement active et entreprenante asservira sans peine, ou écrasera sans effort :

Ou bien, pour ne pas s'exposer à de trop puissantes réclamations, elle bornera son privilège dans le principe, aux seules marchandises destinées à être consommées dans l'étranger, et qui ne sont le produit ni de notre sol, ni de notre industrie. Or ces marchandises composent à-peu-près le tiers des expéditions du Royaume. Nos principales villes de commerce en sont l'entrepôt. Quand elle aura ces entrepôts, quand en dépouillant, par un coup d'autorité, ceux qui les faisoient valoir, de la portion la plus précieuse de leurs bénéfices, elle aura rendu leur sort égal à celui des commissionnaires établis dans les villes les moins remarquées; quand en un mot, en les privant de la richesse qui donne la considération, elle les aura réduits à cet état de foiblesse qui rend toutes les démarches impuissantes, et toutes les plaintes inutiles, croit-on qu'usant à propos de sa prétendue concurrence, se prévalant de tant d'arrêts meurtriers qu'elle vient de faire revivre, il faudra beaucoup de tems et de soin pour atteindre le but qu'elle déguise et qu'elle se propose? Manquera-t-elle de prétexte pour envahir une profession déjà fatiguée, dont elle aura rendu l'exercice impossible, et qui n'offrira

plus pour perspective qu'une servitude pénible et un produit aussi borné qu'incertain ?

Il est donc évident, que l'administration des messageries n'a d'autre objet dans ses démarches, que de s'emparer du transport exclusif de toutes les marchandises. Ce n'est donc pas une chimère qu'on va combattre, mais un projet réfléchi qu'il faut examiner avec d'autant plus d'attention, qu'il peut avoir l'influence la plus étendue sur les progrès du commerce.

#### § I I.

##### *Avantages prétendus du roulage exclusif.*

On peut réduire à quatre articles principaux tous les avantages que l'administration des messageries prétend devoir résulter du privilège qu'elle sollicite : 1<sup>o</sup>. la destruction entière de la contrebande ; 2<sup>o</sup>. une garantie absolue pour toutes les marchandises qui lui seront confiées ; 3<sup>o</sup>. une constante uniformité dans le prix de voiture ; 4<sup>o</sup>. un chargement complet pour chaque roulier qu'elle emploiera.

Ainsi, selon elle, le gouvernement et le commerce gagneroient également à l'établissement de son régime.

On n'auroit plus besoin de ce grand nombre de bureaux établis dans l'intérieur des provinces, pour la vérification des marchandises ; des employés en petit nombre, sagement distribués sur les frontières, préviendroient toutes les fraudes ; et le gouvernement s'enrichiroit de l'accroissement de l'impôt, et des frais de perception qui lui seroient épargnés.

On

On ne seroit plus exposé à confier des effets souvent précieux, à des commissionnaires qui ne peuvent en répondre ; le roulier ne seroit plus dans le cas d'essuyer des pertes qui absorbent tous ses profits, et le commerce délivré de l'embarras de combiner des prix de voiture avec les circonstances plus ou moins favorables dans lesquelles il se trouve, ne verroit plus le cours de ses spéculations interrompu par une variation qu'il ne peut ni empêcher ni prévoir.

Tous ces avantages sont-ils bien certains ?

Voilà la première question qu'il faut résoudre.

##### *Destruction de la contrebande.*

1<sup>o</sup> D'abord, à entendre les auteurs de ce projet, il semble que le royaume ne soit peuplé que de contrebandiers. Cependant quel est l'objet de la contrebande ? N'est-ce pas de tromper la vigilance du fermier, en s'exposant à toute la rigueur des lois fiscales ? Qui donc peut faire la contrebande ? Est-ce l'homme riche et laborieux, qui a besoin de sa réputation pour jouir, ou pour acquérir encore ? Est-ce le pauvre même dont la personne répond de l'infraction qu'il peut commettre ? Qui donc peut la faire ? N'est-ce pas celui qui n'ayant rien à perdre, veut gagner à tout prix, en courant tous les risques ? Mais de tels hommes sont-ils bien communs ? et puis pour gagner, ne faut-il pas trouver un complice qui ait des marchandises à soustraire aux droits, et ce complice est-il bien facile à rencontrer ?

Ensuite, pour parler dans tous les systé-

D

mes, la destruction de la contrebande est-elle bien avantageuse à la ferme générale? N'est-ce pas sous le vain prétexte de la détruire qu'elle a imaginé ces Bureaux de contrôle, ces frais d'acquits, ces droits de régie de toute espèce, dont la perception est si lucrative pour elle, et le produit bien supérieur à celui du droit dont elle est frustrée par la contrebande?

Et puis est-il bien vrai que le fermier des messageries puisse empêcher la contrebande? On fait la contrebande en petite partie ou en masse. La contrebande en petites parties ne se fait que furtivement, par des chemins détournés et presque impraticables; celle-là, le fermier ne l'empêchera pas, parce que le contrebandier opère seul, qu'il ne confie sa marchandise à personne, et qu'il n'a point d'agent sur les routes pratiquées: la contrebande en grand, ou en masse, est très-rare; on ne peut la faire qu'en corrompant les employés de la ferme générale, et il ne suffit pas d'en corrompre un seul. Comme les marchandises sont sujettes à plusieurs vérifications, il faut acheter le silence de tous les bureaux par lesquels elles doivent passer: or le concours de deux bureaux seulement pour la même vérification, rend la chose infiniment difficile. Mais quand il n'y aura qu'un seul bureau sur la frontière; quand en trompant une seule fois, on aura échappé à tous les dangers, lorsque les marchandises ayant franchi la première barrière, circuleront impunément dans toute l'étendue du Royaume, sur la foi d'une seule

visite, d'une simple lettre de voiture, ne sera-t-on pas plus tenté qu'on ne l'est aujourd'hui de se soustraire aux droits? Les Employés eux-mêmes existans sans correspondance dans l'intérieur du royaume, sans autre contrôle que celui de leurs registres, résisteront-ils à l'appas d'un bénéfice dont il sera presque impossible de retrouver la trace? Il n'y a pas de régime de finance plus sévère, d'une vigilance plus minutieuse, que celui de la ferme générale; et cependant plus d'une fois elle a été trompée par des commis infidèles. Le sera-t-elle moins, lorsqu'eux seuls pourront fournir la preuve du délit dont ils se rendront coupables?

On s'est sur-tout attaché à faire envisager le *transit* comme la source de la contrebande, et c'est en le présentant sous ce point de vue qu'on en a spécialement sollicité le privilège.

Or, veut-on voir jusqu'à quel point cette opinion est fondée?

L'affranchissement de toute espèce de droits pour les marchandises en *transit*, s'opère par le moyen d'un acquit à caution, qu'on prend au Bureau du départ; on y plombe la marchandise affranchie, et l'expéditeur s'oblige à la présenter ainsi plombée au Bureau établi sur la frontière, et à rapporter au dos de son acquit, un certificat de sa sortie hors du Royaume. Ce n'est pas tout. Ces marchandises, comme toutes les autres, ne peuvent être voiturées que par les grands chemins, où la ferme générale entretient d'autres bureaux. Elles y sont assujetties à un examen rigoureux;

on y vérifie leurs plombs, et l'on doit y viser les acquits qui les accompagnent. Il n'est donc pas de ballot destiné à l'étranger, qui n'ait été reconnu dans six, huit, et quelquefois vingt bureaux différens. Si, malgré de telles précautions, la ferme générale est encore trompée, ce ne peut donc être que parce qu'elle a des employés infidèles. Or les commis des messageries seront-ils plus désintéressés, plus incorruptibles que les siens? Si quelle que soit l'excessive sévérité de ses lois pénales, il se trouve des hommes capables de les infreindre, en trouvera-t-on plus difficilement dans une administration moins vigilante et plus modérée.

En général, par-tout où il existe un grand commerce, on ne doit pas espérer de détruire entièrement la contrebande. Vous voulez exciter l'industrie, et vous êtes surpris que l'amour du gain, qui la développe et qui la nourrit, échappe quelquefois à toutes les précautions que vous prenez pour réprimer ses excès. Les lois ont beau faire, la prévoyance humaine n'est pas infinie. Tant que la cupidité pourra être mise en jeu par un intérêt quelconque, la fraude sera toujours d'une possibilité dont on ne trouvera pas les bornes.

Je ne connois qu'un moyen de détruire la contrebande, c'est de faire des lois du fisc un système de religion, de ses préposés des enthousiastes, et de tous les individus qui composent la classe industrielle de la nation, depuis le négociant jusqu'au manœuvre, autant de philosophes disposés à acquérir avec peine, et à perdre sans murmure.

*Garantie générale.*

20. En outre, l'administration des messageries promet au négociant une garantie générale pour tous les effets qu'il lui confie; mais cette garantie est-elle aussi avantageuse au négociant que celle du roulier, et sur-tout du commissionnaire? Il est infiniment rare que ceux-ci ne soient en état de répondre des délais, des avaries, de la perte partielle et même totale des marchandises transportées; et ce qu'il importe d'observer, il est toujours facile de faire prononcer contre eux les indemnités auxquelles leur profession les expose. Les Juges ordinaires du commissionnaire et du négociant, sont les tribunaux de commerce. Il est peu de circonstances où l'on appelle de leurs décisions, parce que le négociant et le commissionnaire n'ont pas de tems à perdre, et qu'ils préfèrent un jugement prompt, ou une transaction sur un jugement, à l'espoir d'obtenir un arrêt qui favorise leurs prétentions, arrêt qu'il faut attendre, solliciter, qui coûte des démarches, des soins, des frais, et qui occasionne souvent un déplacement nuisible aux parties qu'il intéresse; mais l'administration, maîtresse de traîner le négociant du tribunal des intendans au conseil, de le fatiguer par des délais affectés, de le tromper par des formalités qu'il ne connoît pas, de l'effrayer sur-tout par l'appareil de son crédit, ou par le développement de ses droits, ne saura-t-elle pas, quand elle le voudra, se jouer de cette garantie qu'elle lui promet aujourd'hui? Et qu'on ne dise pas qu'elle ne le fera point; en matière d'intérêt personnel, on fait tout

ce qu'on peut, la modération n'est alors qu'une affaire de calcul, et ses limites ne sont plus déterminées que par la crainte d'essuyer une perte, ou par l'espoir de faire un bénéfice.

La garantie est un contrat dont l'objet est la conservation d'un effet, ou l'aveu d'une action. Il est évident que ce contrat, comme tous les autres, ne peut avoir d'exécution qu'autant que dans le droit une même loi engage les parties : qu'autant que dans le fait une même force peut les contraindre à remplir leur engagement. Or certainement dans la circonstance présente, si la loi est la même pour les deux parties; c'est-à-dire, si les dispositions qu'elle renferme, si les peines qu'elle prononce portent un caractère égal d'impartialité, on ne peut disconvenir cependant que l'une des parties n'ait des ressources infiniment plus considérables que l'autre pour s'y soustraire ou s'en prévaloir.

Quelle confiance alors peut mériter un contrat où la force stipule avec la faiblesse, et qui n'a d'autre appui que la bonne foi?

Mais l'administration des messageries ne pourra-t-elle pas dissiper toutes les craintes du commerce sur cet article, en soumettant aux juges ordinaires les contestations qui s'élèveront entre le négociant et ses préposés?

Sans doute elle pourra le promettre, mais sûrement elle ne fera qu'une promesse trompeuse. Sous le frivole prétexte de mettre plus d'uniformité dans les jugemens qui concernent son privilège, de diminuer les dépenses de sa régie, d'en rendre les opérations plus faciles, croyez que bien vite, et dès qu'elle aura réus-

dans son entreprise, elle réclamera cette même attribution au conseil, à laquelle on suppose un moment qu'elle renonce, croyez-le, parce qu'il est de la nature du pouvoir de s'étendre, de tout simplifier pour tout envahir, et que certainement il est absurde de penser que qui peut se délivrer d'un obstacle, ne le fera pas (1)!

*Uniformité dans les prix de voiture.*

30. De plus, l'administration des messageries se propose d'établir une constante uniformité dans les prix de voiture: mais cette uniformité ne sera-t-elle pas abusive? Pour la fixer d'une manière avantageuse au commerce, il faudroit offrir au roulier un prix calculé d'après le nombre des rouliers existans ou possibles, la

[ 1 ] Qu'on me permette de remarquer ici, que les fréquentes attributions au conseil, accordées depuis un siècle, sous le vain prétexte de maintenir l'uniformité des loix en matière d'administration, ne sont presque toutes que des atteintes portées à la propriété personnelle, au droit naturel et vraiment inaliénable, d'être jugé sur les lieux qui sont le théâtre ou l'objet de nos contestations.

C'est déjà un très-grand mal, que cette distance souvent prodigieuse, qui existe entre les juges d'appel et les justiciables. C'est un très-grand mal encore, que la modicité de la somme à laquelle on a fixé, même en dernier lieu, le droit de prononcer en dernier ressort dans les tribunaux de première instance, et il est bien étonnant qu'on n'ait pas profité du petit tumulte de 1771, que nous avons gravement appelé révolution, pour augmenter au moins le pouvoir de nos juridictions consulaires.

Mais un mal dont les conséquences peuvent être funestes, c'est d'enlever à ces juridictions vraiment utiles, le droit de connaître de la plupart des objets pour lesquels



facilité des subsistances, la plus ou moins grande cherté des denrées, la quantité des marchandises, les événemens du commerce, les convenances de lieu, de tems; c'est-à-dire, un prix calculé d'après des élémens dont on ne peut fixer la consistance, la durée, l'étendue; d'après des élémens dont la nature est d'être variable, qui fuyent sous la main qui veut les déterminer, et qui échappent d'autant plus à toutes les règles, qu'ils dépendent absolument du caprice, des circonstances et des besoins. L'uniformité des prix dans le système proposé sera donc absolument arbitraire. Or, s'il en est ainsi, cette uniformité ne peut être fixée que d'après une évaluation ou trop foible ou trop forte.

Dans le premier cas, le négociant sera lésé, sa marchandise supportera un impôt qui la rendra d'un débit moins facile. Son correspondant étranger n'a aucune plainte à former aujourd'hui sur la cherté des transports, parce qu'il sait que leur prix est déterminé de la manière la plus avantageuse au commerce par la concurrence nécessaire des expéditeurs; mais cet-

elles ont été instituées. L'administration, sur-tout l'administration fiscale, a des rapports intimes avec l'industrie et le commerce. Si de là il résulte que d'une part le conseil doit prononcer sur-tout ce qui tend à la compromettre ou à la gêner dans l'exercice de son autorité, d'autre part, il est évident qu'il n'appartient qu'aux tribunaux ordinaires de statuer sur les contestations qui s'élèvent entre elle et les particuliers. L'administration alors n'est plus qu'une personne morale, qui a des prétentions à combattre ou à faire valoir, et qui dans la discussion de ces prétentions, ne doit pas être plus privilégiée que ses adversaires.

Ainsi le conseil maintiendrait la loi, et les juges ordinaires veilleroient à son exécution.

te

te concurrence ne subsistant plus, ne se plaindra-t-il pas? Ne cherchera-t-il pas sur-tout, autant qu'il le pourra, à se pourvoir ailleurs de tous les objets qui ne sont pas une production exclusive de notre sol, ou de nos manufactures? Veut-on juger de l'avenir par le passé? que doit-on espérer de l'administration, si elle taxe les marchandises à transporter, comme elle a taxé jusqu'ici celles dont elle a réussi à se procurer l'expédition exclusive? Qu'a-t-elle fait, que fait-elle encore, même aujourd'hui qu'elle a des concurrens à craindre, et des réclamations à combattre? Les matières d'or et d'argent dont par une fausse interprétation de l'arrêt de 1771, elle a obtenu le transport, à quel prix les fait-elle voiturier? Qu'on compare ce prix à celui que le négociant payoit, lorsqu'il lui étoit libre d'user de la voie des rouliers, et l'on trouvera, au préjudice du commerce, une différence de cent-cinquante pour cent. Que faudra-t-il donc en espérer, lorsque maîtresse absolue de tous les transports, il lui sera libre de gréver la marchandise à son gré, et d'après un tarif imaginé seulement pour le succès de son entreprise; quand, en vertu de son privilège, elle pourra étouffer toutes les plaintes, et rendre vaines, non plus les tentatives du commerce, mais les représentations de quelques particuliers isolés que le désespoir du succès réduira bien vite au silence?

Dans le second cas, c'est-à-dire, si l'évaluation des prix de voiture est trop foible, que devient le corps des rouliers? Dans l'état actuel des choses, le roulier consent tous les jours à voiturier à un prix modique, parce qu'il sait ce

E

qu'il peut perdre, parce qu'il espere que dans une autre circonstance il se dédommagera du gain qu'il n'a pas fait, ou de la perte qu'il a essuyée. Mais ici que peut-il espérer? Rien. S'il perd une fois, il perdra toujours, à moins qu'on ne fixe aux denrées qu'il consomme un prix inférieur, au bénéfice qui lui est offert, ou, ce qui est la même chose, à moins qu'on ne fasse de toutes les opérations, la plus absurde, la plus ridicule, et cependant la plus indispensable. » Mais l'administration » fera, comme les autres, » répliquera-t-on. A cela deux réponses. Si elle fait comme les autres, a-t-on besoin d'elle? Pourquoi se met-elle à la place de ceux qui jusqu'à présent ont si avantageusement travaillé pour le bien de l'état et le commerce; et puis, lui est-il possible de faire comme les autres? serat-elle éclairée par la concurrence, qu'elle veut détruire; par les besoins du commerce étranger qu'elle ne connoît pas; par une correspondance avec les négocians de de l'intérieur du royaume, qui n'ont et ne peuvent avoir aucune relation avec elle, parce qu'elle n'a et ne peut avoir aucune affaire commune avec eux? Qui la guidera donc dans les compositions qu'elle fera? dans celles qu'elle refusera? comment devinera-t-elle si elle est fondée à demander ou à se plaindre? En matière de commerce, plus encore qu'en matière d'administration, c'est du choc des intérêts particuliers, de leur opposition prompte et rapide, de leur activité réciproque, que résultent l'ordre général & la prospérité commune. Et comment cet ordre peut-il être produit, comment peut s'entretenir cette prospérité, si

l'on détruit la fermentation qui en est l'aliment et le principe?

*Chargement complet par les rouliers.*

4<sup>e</sup> Enfin, l'administration des messageries s'engage à fournir à tous les rouliers un chargement complet; mais le peut-elle, sans gêner la circulation des marchandises, retarder les opérations du commerce, et porter un préjudice notable à ce même roulier qu'elle veut favoriser?

A la forme de l'arrêt qui détermine le privilège de concourir au roulage qu'elle a déjà obtenu, elle n'est tenue à faire faire les transports que » lorsqu'elle aura réuni un nombre de marchandises, ayant la même destination, suffisant pour compléter une voiture ». Or, de-là, que résulte-t-il? 1<sup>o</sup> Que le nombre des marchandises, n'étant point déterminé, il ne sera évalué que d'après la volonté de ses préposés: 2<sup>o</sup> que la régie pourra faire supporter au négociant tel délai qu'elle voudra, pour l'expédition de ses marchandises; car, si l'on en excepte les villes d'un grand commerce, et ces villes sont rares, il en est peu qui, dans un tems limité, puissent fournir, pour une même destination, la charge d'une voiture. Que fera donc le préposé de la régie? Ou il obligera le négociant à attendre une voiture complète, et le négociant sera lésé; ou si celui-ci est pressé d'expédier, il le contraindra à faire usage de la voie des messageries, c'est-à-dire, d'une voie infiniment plus dispendieuse que celle du roulage.

Et puisqu'il importe de tout prévoir, n'est-il pas à craindre que le préposé de la régie,

maître du roulage et des messageries, ne fasse naître des difficultés, ne multiplie les retards, ne prépare des obstacles, pour rappeler au transport, par la voie des messageries, tous les objets qui ne lui paroîtront pas d'une conséquence assez grande pour exiger le chargement d'une voiture? Qu'on ne dise point que la connoissance des vrais intérêts du commerce garantira la régie de ce monopole; la concurrence entr'elle et les commissionnaires, peut encore quelquefois l'éclairer aujourd'hui: mais, cette concurrence n'existant plus, qui l'instruira du danger de ses démarches? D'ailleurs, qui est-ce qui pouvant gagner plus, gagne moins; et qui s'avisa jamais de calculer un bénéfice à faire dans une entreprise, d'après le désintéressement de ceux qui sont chargés de la faire valoir?

Ce n'est pas tout. En conséquence des dispositions de l'arrêt qu'on vient de citer, les rouliers ne peuvent partir, qu'en suivant l'ordre des dates d'enregistrement de leur présentation au bureau de la régie. Or supposons un roulier venant de Strasbourg à Paris: il accepte à Paris, ou plutôt il est contraint d'accepter un chargement pour Bordeaux. Arrivé à Bordeaux, on l'enregistre au bureau de la régie; il est de son intérêt de retourner au lieu de son domicile: mais à la date de son enregistrement il ne se trouve de voiture complète que pour Toulouse; que fera le roulier? Il refusera la voiture. Alors ou il sera contraint de s'en retourner sans chargement, et il perdra son bénéfice; ou il chargera à vil prix, et il déplacera un roulier,

dont la présentation est antérieure ou postérieure à la sienne, et il essuyera encore une perte dont en aucune circonstance il ne pourra espérer de dédommagement. Or, ne voit-on pas combien, dans ce système, il va s'élever de discussions entre les rouliers, avec quel art on pourra profiter de ces discussions pour les écrâser les uns par les autres; et comme cette classe de malheureux, qui ne vivoit que par la concurrence et la liberté, va s'anéantir, lorsque l'une et l'autre ne subsisteront plus?

Ainsi, quoi qu'on ait pu dire, le privilège exclusif du roulage n'offre au gouvernement et au commerce aucune ressource nouvelle; il est donc déjà tout au moins démontré qu'il n'est pas utile.

Examinons maintenant ce privilège en lui-même, considérons-le dans tous les effets qu'il peut produire, et voyons si le nouvel ordre des choses qu'il introduit, ne sera pas dangereux, et jusqu'à quel point il peut l'être.

### S I I I.

#### *Conséquences immédiate du roulage exclusif.*

Il faut d'abord considérer le privilège exclusif du roulage dans les conséquences immédiates qu'il entraîne. Il résulte des faits et des réflexions qu'on vient de développer, que le commissionnaire et le roulier seront sacrifiés également au succès de l'entreprise du fermier: le commissionnaire, parce qu'il sera privé de tous les moyens d'exercer sa profession; le roulier, parce qu'il l'exercera sans liberté, parce qu'il n'existera plus de proportion entre le bénéfice

qu'il peut faire, et la perte qu'il peut essayer. Le fermier lui-même compte si peu sur la ressource des rouliers, qu'il ne dissimule pas qu'à leur défaut, il fera voiturier les marchandises par ses propres voitures. La garantie même qu'il promet, jointe à la fixation des prix de voiture, exige une subordination absolument incompatible avec la profession des rouliers ordinaires.

Or, on n'exagère point en assurant que le roulage occupe au moins cent mille personnes dans l'État. Voilà donc cent mille sujets industriels dépouillés de leur profession.

*Injustice.*

Mais en premier lieu, le commerce d'expédition n'est pas l'ouvrage du gouvernement; c'est une propriété particulière et libre, une propriété sacrée, comme toutes les autres, qui s'est accrue par l'industrie de tous ceux qui ont entrepris de la faire valoir. Or, le gouvernement ne dispose que de la propriété publique, c'est-à-dire, de ce genre de richesses et de bénéfice qui, n'appartenant à aucun en particulier, appartient par-là même à la société, des droits de laquelle il est dépositaire. Cette loi générale ne reçoit d'exception que lorsqu'il importe au maintien de la propriété publique, que quelques individus fassent le sacrifice de leur propriété particulière; mais alors on leur doit un dédommagement proportionné à la perte qu'ils essuyent. Car une loi qui statuerait en faveur d'un seul ou de plusieurs, au préjudice de tous, ne serait plus une loi, mais une proscription odieuse, une violation de l'autorité publique, qui protège et maintient également tous les droits et ne dépouille que des coupables.

Je sais bien qu'on a cherché à détourner l'application de ces maximes, en faisant envisager le roulage, ainsi que les messageries, comme un droit domanial, dont le Prince peut confier l'exercice à qui il lui plaît, mais qu'il n'est pas en son pouvoir d'aliéner.

Il faut donc une fois donner à ce mot *domaine*, une signification précise, et déterminer d'une manière exacte les objets qu'il comprend dans son acception.

Le prince jouit ou dispose de deux espèces de domaines, le domaine royal et le domaine public.

Le domaine royal n'est qu'une propriété réelle et particulière, consistant en immeubles, en denrées, en droits seigneuriaux: ce domaine est inaliénable, il est susceptible d'accroissement, et non pas de diminution; ainsi l'a voulu la nation assemblée, dans un tems où une telle propriété suffisoit aux besoins ordinaires du monarque; où l'argent, à cause de son excessive rareté, n'étant pas la commune mesure de tous les objets de consommation, il étoit difficile de percevoir un impôt sur le peuple, sans nuire à la reproduction des denrées, sans obstruer d'une manière sensible les routes encore imparfaites de l'échange [1].

[1] Il n'est pas de mon sujet d'examiner s'il convient aujourd'hui que le domaine du prince soit inaliénable. Il est aisé de voir que, dans un état industriel et commerçant où l'argent est commun, et où l'impôt se perçoit en argent, un domaine réel entre les mains du souverain est tout au moins une chose inutile.

Quand à la loi qui le déclare inaliénable, c'est à tort

Le domaine public se compose de toutes les portions de propriété qui ne peuvent appartenir aux individus, sans qu'il en résulte un désordre dans l'état, comme la force publique se compose de toutes les portions de force particulière dont on ne peut pas abandonner l'exercice aux citoyens, sans qu'il en résulte un trouble dans la société. Ainsi les subsides, les impositions, les droits du fisc, les grandes routes, les fleuves appartiennent au domaine public. Toutes ces choses ont été soustraites par degré à la propriété particulière, parce qu'il importoit à la prospérité de tous, qu'il existât une propriété commune, parce que l'État ayant des besoins, il lui falloit une richesse; mais les besoins de l'État varient au gré des circonstances, mais tous les sujets de l'État doivent y contribuer dans une proportion égale : d'où il est aisé de conclure que, si l'on ne peut aliéner le domaine public, on peut le modifier, le restreindre, et de quelque manière qu'on l'établisse, il ne faut point oublier qu'il ne doit pas être le résultat d'une usurpation particulière, mais le produit d'une contribution commune.

Or, cela posé, il n'est pas besoin de faire voir que le roulage n'est pas une dépendance du domaine particulier du prince. Il n'y a certainement aucun rapport entre un droit univer-

sel et la possession d'un immeuble quelconque; mais peut-il être compris dans le nombre des objets qui composent le domaine public? Non, parce que, comme on vient de le dire, le domaine public ne doit être que le produit d'une contribution générale, et que faire contribuer cent mille sujets, par l'abandon de leur état et de leur propriété toute entière aux besoins du gouvernement, c'est heurter les premiers principes de la morale politique, c'est tenter de toutes les usurpations la plus violente et la plus folle. Non, encore, parce qu'en dépouillant, par un coup d'autorité, une classe nombreuse de sujets de tous les moyens de subsistance qu'ils devoient à leur travail, vous ne pouvez les dédommager en aucune manière de la perte qu'il essuyent.

que l'on l'a mise au nombre des loix fondamentales de l'état. Il n'y a de loi fondamentale dans l'état, que celle qui détermine sa constitution politique. Toutes les autres statuant sur les rapports des hommes entr'eux et leurs besoins réciproques, doivent changer comme ces besoins et ces rapports.

Que vont devenir ces hommes laborieux et paisibles qui, comptant sur leur profession comme sur une propriété inviolable, sont devenus pères de famille, et ont contracté tous les engagements que les ressources de leur état leur faisoient espérer de remplir? Quelle nouvelle carrière va-t-on leur ouvrir, après leur avoir fermé celle dans laquelle ils ont marché jusqu'à présent, avec la sécurité qu'inspirent des loix sages et douces? Si une province ouvre une route nouvelle, elle s'impose l'obligation de dédommager le propriétaire souvent opulent, dont elle endommage le fonds, de la modique portion de terre qu'il abandonne, et l'on croiroit qu'il est des circonstances où, sans injustice, on peut exiger, je ne dis pas d'un seul individu, mais d'un nombre considérable de familles, le sacrifice absolu de leur existence

42  
 dans l'état ? Et la propriété du pauvre, celle qu'il importe le plus de garantir de l'influence des événemens, deviendrait le jouet d'une administration capricieuse, qui n'auroit pour règle que des besoins, pour loi que des projets, et pour maximes que des erreurs !

Ce n'est pas tout. En matière de gouvernement, la nécessité est quelquefois l'excuse de l'injustice ; mais ici il y a d'autres inconvéniens à prévoir. On ne sait pas que la plupart des rouliers sont en même-tems laboureurs, qu'après avoir travaillé leurs fonds dans les saisons convenables, ils emploient leurs chevaux au transport des marchandises, que le bénéfice qu'ils font dans cette exploitation, leur sert à payer l'impôt, et à fournir aux avances de la terre, que ce bénéfice même est pour eux dans certains pays, comme dans les pays de montagne, une ressource indispensable ; qu'il est des provinces entières auxquelles la suppression de ce genre d'industrie causeroit un préjudice irréparable. On ignore, par exemple, que le roulage est l'occupation du plus grand nombre des habitans de la Provence, que cette contrée fertile à la vérité en riches productions, mais qui n'exigent pas une grande culture, et qui sont plutôt un objet d'exportation lointaine, que de consommation locale, n'a pas assez de bled pour nourrir ses habitans, et un sol assez étendu pour les occuper. Il faut donc nécessairement qu'ils aillent travailler et vivre ailleurs, et la seule carrière qui soit ouverte à leur industrie, est ce roulage qu'on veut réduire en privilège exclusif. C'est en exploitant cette mine, qu'ils concourent

43  
 à la reproduction de ces denrées précieuses dont l'exportation répand la richesse sur une terre naturellement ingrate et stérile, ce sera donc pour l'agriculture une perte vraiment irréparable, que cette classe d'hommes qui distribuoit à de grandes distances le produit de son travail et de son économie : on dit une perte irréparable, parce qu'il n'en est pas de l'entreprise du fermier comme de ces nouveaux moyens de circulation, de ces canaux nouvellement creusés, qui rendent, si l'on veut, beaucoup de bras inutiles, mais qui donnant une nouvelle valeur aux denrées, et préparant de nouvelles routes à l'industrie, n'interceptent une source de richesses que pour en ouvrir une plus féconde et plus universelle. Le fermier qui doit remplacer le roulier, fera un bénéfice qu'il ne répartira nulle part ; il ne restituera en aucune manière aux campagnes l'or qu'il leur enlèvera, dont la circulation déjà trop lente ou trop foible, y entretient à peine un reste de mouvement et de vie. Ainsi, la misère appellera la solitude et la mort dans des lieux qui ne doivent leur population et leur fécondité qu'à l'émigration annuelle de leurs habitans, et avec des bras fortifiés par le travail, ils solliciteront vainement un sol sur lequel ils n'auront plus de richesses à répandre.

Il se présente ici des réflexions d'un ordre supérieur à faire. On s'effraie avec raison des progrès rapides de la mendicité, et depuis quelques années on paroît s'occuper sérieusement des moyens de la détruire, mais à peine a-t-on sondé toute la profondeur de la plaie qu'on veut guérir, à peine même a-t-on entrevu

44

le siège d'un mal, dont il est si important d'arrêter les ravages.

La mendicité est le résultat de la philosophie du peuple. C'est l'ennui, le besoin, l'opinion, qui nous arrachent à l'oisiveté, et nous jettent comme malgré nous dans les carrières difficiles. Le peuple ne s'ennuie pas parce que son imagination n'a point de jeu, parce que son ame n'agit qu'en présence d'un objet, et qu'elle n'a pas cette mobilité funeste qui, dans un homme d'une condition meilleure, produit si souvent la lassitude et le dégoût. Le peuple connoît peu l'opinion parce que l'opinion n'a de prise que sur notre existence morale et politique, et que son existence morale est très-bornée, et que presque par-tout son existence politique est nulle. Il n'y a donc que le besoin qui puisse l'arracher à son indifférence; ce n'est qu'avec ce seul instrument, si je puis me servir de ce terme, que la loi peut le saisir. C'est avec les besoins seulement qu'elle doit composer des vertus et des mœurs. Mais on sent bien : que ses procédés doivent varier, comme les constitutions, les circonstances et les lieux : que selon que le peuple a plus ou moins de rapport avec le gouvernement, selon qu'il est plus ou moins avili, que les ressources que lui offrent la nature et la société sont plus ou moins nombreuses; il est aussi plus ou moins voisin de cet état que je n'appelle pas sans raison le résultat de sa philosophie.

On remarque en effet que chez toutes les nations policées, la mendicité n'est devenue une profession, que lorsque le despotisme

45

ayant envahi toutes les institutions municipales, le luxe ayant corrompu toutes les ames, la science dissipé toutes les erreurs, celui-là fut estimé sage, qui sut se composer un bonheur à soi, et préférer aux vertus actives du citoyen, les vertus morales du philosophe. Le corps politique étant dissous, les droits et les devoirs étant confondus, tous les préjugés utiles n'existant plus, l'homme qui raisonne se fait philosophe, l'homme qui ne réfléchit pas vole, on mendie, et tous, par des voies également funestes, rentrent sous l'empire de la nature.

Ainsi, la mendicité, qu'on croit trop légèrement une maladie accidentelle des états, tient à toutes les habitudes de la société; elle jette des racines profondes dans les débris des lois et des mœurs, semblable à ces plantes parasites qui ne se nourrissent que d'une seve corrompue, et couvrent d'une verdure sans produit l'arbredont elles épuisent la substance.

Ce n'est donc pas par-tout une chose bien facile que de déterminer les causes de la mendicité et d'en assigner les remèdes : peut-être même cette tâche importante ne convient-elle qu'à l'homme qui a médité long-tems les principes de la morale et de la législation. Il faut rompre l'allure ordinaire du peuple, tromper le plus impérieux de ses penchans, celui qui l'entraîne au repos, combattre des habitudes puissantes dont le terme appartient à la nature, rendre la société des hommes qui s'en éloignent pour être mieux, les enchaîner à l'opinion qu'ils ne connoissent pas à la loi qui les asservit, faire avec des besoins et la crainte,

46

ce qu'à peine on fait dans des conditions plus élevées, avec l'espérance et des mœurs. Or une telle révolution ne peut être opérée que par celui qui a touché tous les fibres du corps politique, qui en a saisi l'ensemble et le jeu, et qui sait à point nommé en prévoir et en déterminer les effets.

Je ne veux pas me jeter ici dans une discussion étrangère à mon objet (1). Il me seroit certainement facile, en faisant une analyse raisonnée de tous les moyens que nous avons mis en œuvre pour détruire la mendicité, de montrer qu'il n'en est aucun qui ne tende à la reproduire sous une forme plus cruelle et plus dangereuse.

(1) Qu'on me permette encore une réflexion sur cette matière importante. Je pense comme on voit, que c'est dans la législation qu'il faut aller chercher le remède du mal qu'on se propose de détruire. Quels que soient les établissemens qu'on médite, s'ils sont isolés comme nos hôpitaux, s'ils n'ont aucun rapport avec l'existence physique et morale du peuple, ils ne produiront que des effets funestes. Une loi municipale qui perpétuerait l'action du gouvernement jusques dans les dernières classes de la société, qui distribuerait des préjugés utiles dans toutes les conditions, qui accoutumerait le peuple à croire qu'il est aperçu, qui rassemblerait dans un même plan et dans un plan combiné d'après les besoins et l'intérêt des mœurs, toutes ces administrations partielles, sottement imaginées pour le soulagement du pauvre, et non pour la destruction de la misère : une telle loi est le premier objet dont il faut s'occuper, avant que d'attaquer la mendicité, et de former des établissemens qui en préviennent les ravages. La nation a donc des actions de grâces à rendre au ministre éclairé qui, en rétablissant les assemblées provinciales dans l'état, a préparé par-tout les matériaux de cette importante loi, sans laquelle il est impossible de faire le bien d'une manière durable dans un grand empire.

47

J'observerai seulement que de toutes les professions auxquelles le peuple s'adonne, celles-là sont en général moins exposées aux ravages de ce fléau destructeur, qui dans un travail qui se renouvelle tous les jours, lui offrent des ressources habituelles contre la misère dont il est si voisin. Il est bon sans doute, il est nécessaire même qu'il y ait des manufactures, puisqu'en donnant une plus grande valeur aux denrées et aux matières premières, elles en excitent par-tout la reproduction; mais un changement dans les usages, dans les modes, peut opérer et n'opère que trop souvent dans nos fabriques une cessation de travail d'autant plus funeste, que nos ouvriers affoiblis par une vie sédentaire, sont incapables de remplacer par une occupation plus active, celle qui leur échappe ou qu'ils abandonnent. Si l'on ne veut pas augmenter les progrès de la mendicité dans un état, où plus d'un million de sujets n'ont déjà pas d'autre ressource que la pitié publique; il importe donc de maintenir dans le peuple avec le plus grand zèle, de mettre même à sa portée toutes les manières d'exister que lui offrent un travail productif et constant, un travail qui ne l'énerve pas, et qui en lui assurant une subsistance de tous les jours, le garantisse également des pièges de la misère, et des conseils de l'oisiveté.

Or, s'il en est ainsi, la profession qu'on veut détruire, est précisément une de celles qu'il faut essentiellement conserver. Indépendante de toutes les révolutions qui influent si souvent, et d'une manière si sensible sur tous



les autres genres d'industrie; elle offre des ressources permanentes et dans quelques lieux indispensables à la classe du peuple qu'il importe le plus de protéger. La supprimer par une loi, ce n'est donc pas seulement vouer à la misère ceux qu'elle faisoit vivre, c'est aussi frapper du même coup un nombre prodigieux de familles, par-tout où elle contribue à l'aisance du laboureur, par-tout où elle supplée aux ravages des saisons, par-tout encore où la terre ne suffit pas au besoin de ses habitans. Il existe déjà si peu de proportion entre les besoins du cultivateur et les moyens qu'il a de les satisfaire; c'est par des canaux si étroits, si tortueux, que se répand dans la campagne l'or avec lequel il paye l'impôt, et achete dans nos manufactures l'étoffe grossière qui le couvre; que si vous brisez ces canaux, si vous rompez cette proportion déjà trop inexacte, vous le forcez, comme malgré vous, de chercher dans la pitié publique les ressources qu'une occupation habituelle ne lui procure pas; et quand il aura contracté cette habitude dangereuse, lorsqu'il aura trouvé dans une vie oisive des moyens de subsister, plus faciles, plus nombreux que dans un travail pénible et jamais interrompu, lorsqu'il aura perdu ses mœurs, qui ne sont l'ouvrage que de ses besoins, et qui s'épurent ou se corrompent au gré des circonstances dans lesquelles il se trouve placé pour les satisfaire; de quel œil verra-t-il ces champs si long-tems et si vainement arrosés de ses sueurs, comment pourra-t-il habiter cette chaumière, qui n'est que le gage de sa servitude, et qui

ne

ne lui offre pas même un asile assuré dans sa misère?

Et alors, de combien de crimes une pareille révolution ne peut-elle pas être la cause? Les habitudes du peuple, sur-tout de cette classe du peuple qui n'a point de propriété, n'ont pas des racines bien profondes; le foible événement peut la détruire. Le plus foible événement peut donc placer le pauvre entre le besoin et le crime. Celui qui craint l'infamie, parce qu'il a porté le joug de l'opinion, sait souffrir et se taire; mais le pauvre dont vous épuisez les dernières ressources, que vous séparez violemment d'une société qui le méconnoît, que vos institutions avilissent, que vos secours même humilient, guidé par l'impérieuse nécessité, que ne tentera-t-il pas pour s'y soustraire? Ainsi donc vous multiplierez les délits, et vous exercerez la vengeance des loix sur des hommes qui, sans vous n'auroient jamais été coupables.

On me dira, je le sais bien, que le fermier contraint d'employer à peu près le même nombre d'hommes que les commissionnaires, n'opérera pas une révolution aussi violente que celle dont je parle; mais on oublie que les hommes qu'il emploiera n'existent que d'une manière précaire, pouvant être destitués à volonté, n'ayant nulle part aucun rapport avec la classe des laboureurs, vivant d'une manière absolument économique, consommant peu, ne produisant rien, ne contribueront ni à la population, qui par-tout est incompatible avec une substance incertaine, ni aux progrès de l'agriculture qui exige des

G

frais, et ne se maintient que par des avances. Je demande si les employés des fermes doivent être considérés comme une classe productive dans l'état? Or, dans le système proposé, les rouliers, que seront-ils autre chose que des employés subordonnés aux mêmes événemens que ceux des fermes, et comme eux privés de tout rapport avec la classe industrielle de la nation?

Telles seront donc infailliblement les conséquences immédiates qui résulteront de ce roulage exclusif qu'on veut établir. Je les ai développées avec quelque étendue; mais il falloit démontrer que c'est un projet affreux, que celui qui enlève à la dernière classe du peuple, déjà si misérable, cette aisance qui assure ses mœurs, et les garantit de la contagion des vices qu'enfante une involontaire oisiveté.

Reste à examiner maintenant cette même entreprise dans ses conséquences générales, c'est-à-dire dans ses rapports avec toutes les parties du commerce. On verra que, quoiqu'on ait voulu la faire envisager, comme n'ayant qu'une influence très-foible sur les progrès de notre industrie, elle ne peut exister cependant que pour sa décadence, ou même pour sa ruine.

#### §. LV.

#### *Conséquences générales du roulage exclusif.*

L'ame du commerce est la liberté; cette liberté n'est pas toujours le droit de faire ce qui plaît; mais ce qui convient; comme la liberté politique, elle reconnoît des lois, et ce sont

les mêmes principes qui la déterminent. Ainsi on ne doit la borner qu'autant qu'elle est nuisible, ou à l'Etat qu'elle compromet, ou au particulier qu'elle peut blesser.

La liberté du commerce est fondée sur l'égalité, non pas de richesses, mais de droits entre les particuliers qui contractent ou qui négocient. Cette liberté est détruite par tout où il existe un privilège; parce qu'un privilège ne peut exister sans une loi qui favorise celui qui l'a obtenu, et nuit à ceux qui ne le partagent pas.

La liberté du commerce ne peut être essentiellement violée, sans que le commerce ne souffre, et n'incline vers sa décadence, parce que le commerce d'un Etat dépend presque toujours du commerce de tous les autres, et qu'il ne peut suivre une allure différente sans éprouver une diminution rapide.

La liberté du commerce est telle, que lorsqu'une fois elle est altérée, il est comme impossible de réparer les maux que cette altération a produits. Quand des lois abusives auront augmenté le prix des denrées, en auront gêné le transport, ou diminué l'exportation, ce ne sera pas en abrogeant ces lois, qu'on rappellera dans nos ports ou dans nos ateliers, le négociant étranger qui alimentoit nos manufactures, ou consommoit une portion des produits de notre territoire. Le commerce ne connoît pas les variations de l'autorité; il a ses habitudes qu'il faut respecter, ses opinions qu'il faut ménager; les convenances particulières l'établissent, la confiance personnelle l'entretient; aucune loi ne le crée; et s'il en étoit besoin, il seroit peut-être aisé de prouver qu'il est de

son essence d'être détruit par les lois (1).

Si ces maximes sont vraies, on pourroit démontrer que l'entreprise des messageries, telle qu'elle existoit avant l'arrêt du 22 juin 1777, étoit déjà très-onéreuse au commerce; que cette entreprise, qu'il ne falloit considérer que comme un moyen de plus pour la circulation, ayant toujours été présentée au gouvernement comme un objet de lucre, et sollicitée comme un privilège, avoit occasionné des abus sans nombre; que le fermier lui-même s'en étoit si bien aperçu, que tandis que d'une part, séduit par un intérêt aveugle, il obtenoit sans l'aveu du commerce, des arrêts attentatoires à l'industrie et à la propriété du négociant; d'autre part, contraint par la concurrence, il usoit de toutes ses adresses pour en modérer l'exécution, et le supprimoit même lorsqu'il prévoyoit des réclamations trop fortes contre les droits qu'il se faisoit attribuer; qu'ainsi, loin de le favoriser dans ses prétentions par une autorité nouvelle, il importoit peut-être d'asseoir sur une autre base le système de circulation qu'il avoit imaginé, d'autant plus que

(1) On ne manquera pas de répondre que la France est le pays où l'on a le plus multiplié les réglemens, et que cependant l'industrie y est très-florissante. Mais on ne prend pas garde que de tous ces réglemens il n'en est heureusement aucun qui affecte essentiellement la liberté du commerce, que ces réglemens déterminent plutôt la qualité des choses dont on peut trafiquer, que la manière dont on doit trafiquer, et que c'est précisément dans la manière de trafiquer que gît la liberté du commerce. Or on verra dans peu combien le privilège du fermier est nuisible à cette liberté.

jusqu'ici l'administration a autant perdu que gagné avec le fermier, et qu'il seroit très-possible de déterminer un plan qui concilieroit l'espoir des bénéfices qu'elle peut se promettre, avec l'intérêt du commerce, qu'il n'est pas dans ses principes d'abandonner.

Mais ceci seroit étranger à l'objet qui nous occupe. C'est l'entreprise du fermier, telle qu'elle existe aujourd'hui, qu'il faut examiner. Or on aura démontré que cette entreprise est infiniment dangereuse au commerce, si l'on prouve qu'elle viole essentiellement sa liberté, et qu'en violant cette liberté, elle prépare, d'une manière infaillible, sa décadence.

Mais cette preuve dérive de cela seul, que le fermier est l'agent unique, l'agent privilégié du commerce d'entrepôt.

Car le commerce, en général, n'est autre chose que l'échange des denrées. Il n'y a pas d'échange, à de grandes ou à de petites distances, sans transport.

Celui qui est le maître exclusif des transports est donc, par le fait, le maître absolu du commerce. Il peut donc nuire au commerce si ses intentions ne sont pas bonnes, s'il n'est pas éclairé par le même intérêt que le négociant.

Or, les intentions du fermier ne peuvent pas être bonnes, il ne peut pas être éclairé par le même intérêt que le négociant.

Ses intentions ne peuvent pas être bonnes, car il ne doit vouloir que comme veulent les entrepreneurs. Mais qu'est-ce que voudroit un entrepreneur à sa place? Augmenter le bénéfice de son entreprise, ou, ce qui est la

même chose, nuire à l'essor de l'industrie sur lequel son privilège est assis comme un impôt.

Il ne peut pas être éclairé par le même intérêt que le négociant, car le négociant veut bien, comme lui, faire le plus grand gain possible, mais les intérêts contraires de tous les négocians avec lesquels il correspond, le commerce entier auquel, si l'on peut s'exprimer ainsi, il est heureusement enchaîné, déterminent nécessairement son bénéfice, et l'empêchent de devenir jamais dangereux; or, en est-il de même du fermier? On a déjà dit qu'il existe à part du commerce, qu'il n'y a entre le négociant et lui aucun cours d'affaires, aucune réciprocité d'opérations. Il le fatiguera donc, il le blessera donc, il pourra même l'écraser, sans soupçonner seulement qu'il lui nuise; ou il ne le soupçonnera du moins, que lorsque le mal qu'il aura fait sera devenu malheureusement irréparable.

Ainsi, en général, le fermier, avec la faculté qu'il veut obtenir, ne peut exister que pour la gêne et la désolation du commerce. Veut-on voir maintenant jusqu'à quel point il peut lui devenir funeste? Il ne faut que rassembler quelques-uns des abus particuliers qui résulteront, même malgré lui, de l'exercice de son privilège.

D'abord, ce privilège détruira le commerce extérieur.

On appelle ici commerce extérieur, celui de la plupart de nos villes frontières, qui servent d'entrepôt ou de passage au commerce d'une Province étrangère, avec une autre Province également étrangère.

Il est évident que si le projet du fermier réussit, ce commerce, qui est considérable, est détruit sans ressource.

L'étranger ne traite avec le négociant, que parce qu'il est le maître de lui retirer ou de lui accorder sa confiance; il ne se rapporte à sa prudence, à son zèle, pour se procurer les plus bas prix possibles, que parce qu'il a un moyen sûr, en s'adressant à un correspondant plus exacte et plus éclairé, de le punir de son avidité ou de sa négligence. Or, conçoit-on qu'il lui préfère une direction de fermiers, maîtresse absolue des voitures et des prix, qui agit comme préposée du gouvernement, qui est armée de sa force, qui peut en abuser et qui en abusera; ne s'éloignera-t-il pas autant qu'il le pourra de cette frontière fatale où le monopole est établi, où le transport de ses marchandises est confisqué malgré lui à la direction d'une compagnie, qui n'agit que d'après des règles, tandis que son correspondant n'agissoit que d'après ses besoins; où il se voit tout-à-coup enchaîné par une autorité qu'il ne doit pas connoître, qui le punit s'il veut s'y soustraire, qui le gêne dans ses opérations, s'il est contraint de s'y soumettre?

Le négociant Suisse ou Allemand, par exemple, au lieu d'entreposer ses marchandises à Strasbourg, ne préférera-t-il pas à cette ville le fort de Kehl situé sur la rive opposée du Rhin? Les princes et les états de l'empire ne se hâteront-ils pas d'accorder des franchises et des privilèges aux villes que leurs positions sur ce fleuve peuvent rendre commerçantes? Le négociant de Strasbourg lui-même ne se déplacera-t-il pas pour

conserver ses correspondans ? Il y a quelques années que des opérations de finance mal entendues occasionnerent presque dans cette ville, la révolution dont elle est menacée (1). Il fallut que le gouvernement vînt à son secours, et négociât avec les Princes et les Etats du Bas-Rhin, pour rappeler dans ses murs le commerce qui s'en éloignoit. Croit-on qu'on puisse faire impunément aujourd'hui la même faute, aujourd'hui que le commerce est le premier de tous les intérêts politiques, et qu'on se la dispute avec autant d'acharnement qu'on se disputoit autrefois des empires ?

En second lieu, le privilège du fermier affoiblira le commerce intérieur ; j'appelle ici commerce intérieur, le commerce des productions de notre sol, et les ouvrages de nos manufactures.

On a déjà prouvé que la concurrence des commissionnaires étant détruite, le prix des transports augmentera infailliblement. On peut fortifier la preuve qu'on en a donnée par une réflexion bien simple et bien décisive. Le fermier est autorisé par des arrêts à percevoir, pour son droit de courtage, deux sous pour livre sur les prix de voiture. N'est-il pas évident que plus les prix de voiture seront considérables, et plus il y aura de sous pour livre à percevoir ? Il est donc de son intérêt

[1] Le fermier a fait déjà des tentatives, infructueuses à la vérité, mais pressantes ; il a même essayé de compromettre l'autorité du gouvernement, pour s'emparer de toutes les expéditions de cette ville, qui est l'entrepôt naturel du commerce de la France avec l'Allemagne et la Suisse.

d'élever

d'élever les prix au plus haut degré [ 1 ]. Or, toutes les marchandises ne pouvant pas supporter un haut prix de voiture, le petit nombre même de celles qui le supporteroient ne le pouvant pas également dans tous les tems et dans tous les lieux, la consommation extérieure de nos denrées et de nos marchan-

[1] Autre observation sur le danger des hauts prix de transport. En vertu de l'arrêt du 29 Février 1775, qui a changé le régime des messageries, le fermier a obtenu le droit exclusif de faire le transport des matieres d'or et d'argent au prix de 2 liv. par 1000 liv. pour vingt lieues, ou de 12 liv. pour 120 lieues de poste, de Paris à Lyon, par exemple, ce qui lui donne un bénéfice d'un pour cent. Or le commerce, avant cette époque, faisoit habituellement voiturier les matieres d'or et d'argent, à la même distance, moyennant un quart pour cent, au moins. Que résultera-t-il delà, si l'arrêt est scrupuleusement observé ? Que toutes les opérations de banque cesseront par cette différence énorme, puisque le Banquier s'estime heureux, lorsqu'il peut trouver un profit de demi pour cent, qu'il se contente souvent d'un quart, qu'il court même, par les variations du change, le risque d'essuyer une perte. Qu'en résultera-t-il encore ? Que les spéculateurs en matieres, ne pourront plus en fournir aux manufactures qui les consomment, parce qu'ils n'auront plus la ressource, au défaut d'emploi dans le commerce, de les porter aux hôtels des Monnoies sans une perte considérable ; qu'ainsi nos manufactures de galons, d'étoffes, ouvrages en dorures, orfèvrerie, n'étant point alimentées, ou ne l'étant qu'à grands frais, ne pourront supporter la concurrence avec les manufactures étrangères, qui ont déjà sur elles un si grand avantage, par la décharge de tous droits d'importation et d'exportation. Or, l'arrêt de 1775 n'a point été réformé, et croit-on que le fermier, qui fait revivre les arrêts les plus onéreux au commerce, s'empresse beaucoup d'en solliciter la suppression, lorsqu'il sera paisible possesseur de son privilège ?

H

dises diminuera nécessairement, en raison de l'accroissement des prix ; et qui peut fixer le terme de cet accroissement et de cette diminution ? Qu'on y prenne garde, le commerce national fait nécessairement sur l'étranger tout le bénéfice qu'il peut faire. Vouloir augmenter ce bénéfice, au profit du gouvernement ou de son préposé, c'est nécessairement l'anéantir.

On a également prouvé que ce qu'une seule main disposera de la circulation, il en résultera une gêne considérable pour le négociant, qui ne pouvant plus choisir entre plusieurs, pour se procurer la prompte expédition de sa marchandise, réduit d'ailleurs à subordonner ses opérations à la commodité du fermier, se verra souvent contraint de renoncer à des spéculations avantageuses. On pourroit encore ajouter qu'il est beaucoup d'affaires qui n'exigent pas moins le secret que la célérité ; que le négociant, qui tous les jours se confie à un commissionnaire, négociant comme lui, aura de la répugnance à se confier à un préposé du gouvernement, qui n'a aucun intérêt à le ménager. On pourroit observer aussi qu'il existe beaucoup de villes et de provinces en France, qui ne connoissent pas l'usage de traiter avec un commissionnaire pour faire voiturier leurs marchandises, et qui se contentent seulement de la bonne foi et du crédit du roulier, soit parce que le commerce, comme en Poitou, n'y est point assez considérable pour supporter un agent de plus ; soit parce que, comme en Languedoc, en Alsace, et dans d'autres

provinces, le commerce consiste essentiellement en denrées ; or, pour ces villes et ces provinces, l'entreprise du fermier, indépendamment des abus qu'elle entraîne, ne sera-t-elle pas un impôt destructeur ? ne voit-on pas combien, dans une circulation médiocre et des affaires d'une petite conséquence, un commissionnaire tel que le gouvernement, devient dangereux et nuisible ? Que diroit-on si, sous prétexte de favoriser l'agriculture, de mettre plus d'uniformité dans les prix de transport, l'administration entreprenoit, par exemple, de faire voiturier toutes les denrées de village à village, et de ville à ville n'apercevrait-on pas, dans ce projet singulier, la ruine entière et la désolation des campagnes ? Pourquoi cela ? Parce qu'en économie politique, un agent trop fort nuit à celui qui l'emploie, comme en mécanique une force trop grande nuit à l'effet qu'elle doit produire. Or, il en est d'un commerce borné, d'un commerce de détail, d'un cours de petites affaires, comme de l'agriculture. Ce sont les mêmes moyens qui le font fleurir, et les mêmes causes qui le détruisent.

Tout ceci n'est rien encore. Il y a dans le système du fermier deux vices essentiels qu'il importe de développer. Le fermier s'est efforcé de faire regarder comme un avantage inappréciable pour le commerce, l'uniformité qu'il propose dans les prix de voiture.

Mais avant de proposer cette uniformité, il falloit examiner s'il importe réellement au commerce que les prix de voiture soient uniformes, ou qu'ils ne le soient pas.

Or, il importe qu'ils ne le soient pas.

D'où résulte la variation des prix de voiture.

Les prix de voiture ne sont au-dessus du prix moyen, que lorsque la consommation est considérable, lorsqu'il y a de grands besoins à remplir, et une grande facilité à les satisfaire. Alors celui qui vend et celui qui achète ont un bénéfice assuré, parce qu'à telles époques la vente et l'achat sont des opérations de première nécessité. Alors quelle que soit l'affluence des voituriers, la concurrence qui existe entr'eux ne leur nuit pas; l'effet en est modéré par l'empressement à satisfaire à toutes les demandes, à obéir à tous les besoins. L'acheteur et le vendeur, pour accélérer le transport des denrées, consentent volontiers à une augmentation que le bénéfice qu'ils font leur permet de supporter, et le roulier gagne sans qu'il en résulte aucun inconvénient pour le commerce.

Les prix de voiture ne sont au-dessous du prix moyen que lorsque la consommation languit, lorsqu'elle est presque nulle; alors on demande peu de marchandises au vendeur, et la concurrence des rouliers étant à peu près la même, le petit nombre des transports les oblige de voiturier à vil prix, et uniquement pour entretenir leurs équipages. Cette époque est celle des petites spéculations. Le négociant, qui sait qu'il peut acheter à bien meilleur compte que dans le moment du besoin: qu'il y a une économie considérable à faire sur la voiture, spécule habituellement sur certaines denrées, et s'expose au danger de per-

dre, par la considération qu'il fait d'un bénéfice certain sur le transport de la marchandise.

Or maintenant que résultera-t-il de l'uniformité proposée. Dans le moment du besoin, aucun bien pour le commerce; car elle n'accroîtra pas le besoin, elle ne rendra pas la consommation plus étendue; dès-lors le produit de l'industrie ne sera pas plus considérable.

A l'époque de la cessation du besoin, un préjudice qu'il ne sera pas facile de réparer; car elle empêchera toute espèce de circulation et de consommation. On sent que le prix des denrées varie prodigieusement d'une consommation à l'autre. Dans l'intervalle on ne peut donc acheter sans risque. Tout ce qui tend à augmenter le risque d'une vente, est un mal. Or, il est clair qu'en maintenant les transports à un bon et moyen prix, on augmentera beaucoup le risque des ventes. On met dans le calcul du négociant une probabilité de plus contre lui; il n'achètera donc plus; car avant le privilège du fermier, la probabilité du gain à la perte étoit pour lui de deux à un, et avec ce privilège elle est comme l'unité est à l'unité. Mais on ne spécule pas ainsi dans les petites affaires.

Ce n'est pas encore tout l'inconvénient, l'étranger partage nos spéculations: nos voisins conservant les époques des bas prix de voiture, profiteront de ces époques pour nous supplanter, et n'est-il pas à craindre que dans les saisons où la consommation languit, l'étranger ne contracte l'habitude de se pourvoir chez eux, et que dans le moment de ses

besoins, il ne se soucie plus d'interrompre cette habitude ?

Marseille, par exemple, est par sa situation le marché de beaucoup de villes du Royaume, de toute la Suisse, et d'une grande partie de l'Allemagne. Ainsi son commerce est fondé sur les besoins de ces différens pays. Cela posé il est évident que Marseille ne peut disposer avec avantage des marchandises du levant et des îles, qu'autant qu'au moment de leur arrivée les demandes de tous ces Pays feront la balance exacte de la quantité qu'elle en a reçu. Or si l'on suppose ces demandes uniquement dictées par le besoin, il est impossible que cette balance ait lieu. Il faut donc à Marseille d'autres ressources pour y parvenir; ces ressources, elle les tire des villes d'entrepôt qui sont entr'elle et l'étranger.

L'étranger ne demande presque jamais à Marseille au-delà de ce qu'il lui faut pour sa consommation momentanée. Les Villes d'entrepôt osent davantage : non-seulement elles demandent ce qui est nécessaire à la consommation de leur territoire, mais encore tout ce qui est resté à Marseille sans destination. Or de là il résulte deux avantages ; 1<sup>o</sup> Marseille se délivre promptement de toutes les denrées dont elle ne trouveroit point de prix sans ces villes, et l'argent qu'elles y versent entretient l'activité de son commerce ; 2<sup>o</sup> Ces villes elles-mêmes spéculent sur les articles qu'elles achètent. Elles peuvent les offrir à l'étranger à un prix égal, quelquefois même inférieur à celui qu'il a payé au moment de ses besoins, parce qu'elles

achètent à meilleur compte, et que ne faisant transporter que dans les saisons où les voitures sont à vil prix, elles sont sûres de faire sur les frais une économie considérable. Ainsi elles s'enrichissent du commerce de Marseille, qu'elles entretiennent, et dont elles sont les comptoirs.

Si le projet du Fermier est adopté, qu'arrivera-t-il ? Trois choses : 1<sup>o</sup> Ces villes ne spéculeront plus, parce qu'avec un prix de voiture uniforme, elles auront plus de risques à courir, et par une seule opération on détruira tout leur commerce d'entrepôt ; secondement, quand même elles spéculeroient avec un tarif qu'il faudra bien rendre public, on instruira l'étranger du genre de bénéfice qu'on faisoit sur lui. L'étranger instruit ne permettra plus ce bénéfice, et il s'opérera dans la balance du commerce un changement funeste à notre industrie ; troisièmement les villes étrangères, qui travaillent en concurrence avec Marseille, Trieste et Livourne par exemple, conservant, comme on vient de le dire, les bas prix de voiture, et jouissant de tous les avantages de la liberté, profiteront de nos fautes ; elles offriront à nos correspondans des facilités plus grandes. Ceux-ci déjà disposés à ne pas dépendre dans leurs opérations d'une compagnie de financiers, que le gouvernement protège, accepteront leurs offres, et ce ne sera que lorsque l'habitude de se pourvoir ailleurs sera prise, quand le mal aura fait des progrès irréparables, qu'on s'apercevra de ses ravages.



*Commerce d'entrepôt.*

Je reviens sur la première de ces trois conséquences. Au milieu des spéculations fiscales que les besoins publics et l'avidité particulière font éclore, on ne réfléchit pas assez sur les grands effets que de petites causes peuvent produire quelquefois. Le commerce d'entrepôt, qu'on regarde comme un objet de peu d'importance, est peut-être de tous les commerces le plus utile, parce qu'il distribue la richesse sur un grand espace, parce qu'il maintient une sorte de proportion entre les villes que leur situation ou leur industrie rend opulentes, et celles qui ne jouissent d'aucun de ces avantages. Que ferez-vous en assujétissant ce commerce au monopole? Vous détruirez, sans vous en apercevoir, dans toutes les petites villes situées sur les grandes routes, le trafic que le séjour momentanément des rouliers y entretient; et c'est en grande partie ce trafic qui y fait circuler un peu de cet or qui abonde ailleurs; c'est ce trafic qui élève le prix des denrées; qui, par les connaissances qu'il répand, les correspondances qu'il suppose, le grand nombre de petites spéculations qu'il occasionne, établit de proche en proche, dans tous les marchés, une égalité bien précieuse entre les besoins du vendeur et les ressources de l'acheteur; c'est ce trafic qui apprend à l'un ce que l'autre peut gagner ou perdre, et maintient ainsi par-tout une balance entre l'agriculture et le commerce.

Que deviendra donc le commerce dans le système proposé? Semblable au luxe qui corrompt

corrompt et qui ravage, au lieu de circuler paisiblement et par des canaux sagement distribués dans un vaste espace; gêné et contraint dans sa route il se précipitera avec effort d'un lieu vers un autre, et l'on n'apercevra sur son passage que des traces de misère et de stérilité.

Vainement répétera-t-on, qu'en employant le même nombre d'hommes, on fera les mêmes choses. Ce n'est point saisir ma pensée. Il ne s'agit pas ici de consommation, mais de trafic, mais de relation d'intérêt entre les villages et les bourgs, entre les bourgs et les villes d'une même province, d'un même empire. Or si vous interrompez le cours des petites affaires, qui préparent et reproduisent les grandes, quelle atteinte funeste ne porterez-vous pas à l'industrie? c'est par ses plus nombreuses et ses dernières fibres, que l'arbre le plus élevé nourrit son feuillage et entretient sa verdure; c'est aussi par ses plus petites et ses plus nombreuses artères, que le commerce pompe la richesse de la terre, et la lui restitue; coupez ces artères, et le commerce va languir, comme l'arbre dont vous aurez imprudemment émondé les racines [1].

Voilà donc ce qu'opérera cette uniformité

(1) Je ne parle pas du préjudice particulier que le privilège du fermier peut apporter à de certaines places de commerce, comme Lyon, par exemple, auquel il enlèveroit le tiers de sa richesse et de son industrie: cet inconvénient n'est rien encore en comparaison de celui dont il est ici question.

tant vantée, cependant indispensable dans le système du fermier. Mais voici ce que le fermier ne dit pas, ce qu'il ne prévoit pas peut-être, et ce qu'il faut prévoir et dire.

Le commissionnaire est l'agent de tous les commerces. Le fermier le fera comme lui. Il pourra donc acquérir des lumières sur tous les genres d'industrie, et comme il sera seul, comme il disposera de la force publique, qui l'empêchera de profiter de ces lumières?

Quand il aura le secret de toutes les opérations du commerce; quand il saura combien le négociant peut gagner; jusqu'à quel point il peut perdre; qui l'empêchera, par exemple, dans des momens de besoin, d'imaginer des droits nouveaux, des entraves nouvelles; quelques-uns de ces impôts indirects dont la perception est si lucrative, et le résultat si funeste.

Ce n'est rien encore. Le fermier aura partout des commis, des comptoirs, des magasins, une banque. Il n'aura besoin que de consulter ses registres pour apprendre d'où sortent les marchandises, par où elles passent pour arriver à leur consommation, dans quels lieux elles se consomment. Croit-on que, dans une position si avantageuse, avec des moyens si étendus, il puisse rester spectateur tranquille des opérations du négociant? Maître de toutes les voies de la circulation, de tous les instrumens de transport, appelant l'argent de toute part, et pouvant le distribuer par les canaux les plus rapides, résistera-t-il à la tentation si naturelle de faire avec beaucoup de moyens, ce

que tant d'autres entreprennent avec peu de ressources [1]?

Et ce n'est pas là un péril absolument imaginaire.

Les directeurs et employés des provinces instruiront, par des mémoires, le bureau général de la capitale, de toutes les spéculations dont ils auront connoissance. Là se trouveront des commis intelligens, qui traceront à loisir les diverses entreprises à tenter; leur travail sera renvoyé dans les provinces; et les directeurs, ou par eux-mêmes ou par le ministère de préposés fideles et secrets, exécuteront les opérations prescrites. Chaque bureau ouvrira une banque gratuite à tous les agens de la compagnie, le roulage se fera pour eux à bon compte, rapidement et par préférence aux négocians particuliers. Que deviendront dès-lors ceux-ci, déconcertés, prévenus dans toutes leurs entreprises? Un négociant fait une spéculation avantageuse, la demande est à peine formée, que le fermier en est instruit; si son crédit, son argent, ses relations ne lui assurent pas une préférence décidée, que fera le fermier? Maître des transports, il le devancera. Sa marchandise arrivée avant celle de son concurrent, et à bien moindre frais, aura le plus grand débit possible. Quel sera dès-lors le sort du négo-

(1) Les fermiers-généraux, sous prétexte d'assurer davantage la perception des droits sur les eaux-de-vie, dans la province de Normandie, obtinrent du conseil, la faculté de concourir au commerce de cette denrée. Qu'a produit cette concurrence? L'exportation exclusive de cette branche de commerce, au profit des fermes.

étant, déchu de son espérance, rebuté par une spéculation éventée, ruiné peut-être par les opérations forcées, qu'un tel événement rend indispensables ?

Envain le fermier alléguera-t-il qu'il est possible de remédier à de tels abus, qu'on peut lui interdire toute concurrence avec le négociant. Sans doute, et l'on s'y attend bien; mais que doit-on espérer d'une loi dont rien ne garantira l'exécution; contre les infractions de laquelle on ne pourra réclamer, sans s'exposer à des discussions fâcheuses; qu'il sera sur-tout si facile d'éluder par des compositions secrètes, des associations cachées, des partages de bénéfice, et tant d'autres moyens que l'intérêt fait mettre en œuvre? car enfin, si la liberté est l'objet politique de toutes les réclamations du commerce, le gain à faire, ou la perte à éviter, est l'objet essentiel de toutes les démarches du négociant. Il préférera donc toujours au succès incertain d'une contestation avec le fermier, un partage dans ses bénéfices; et plus il sera riche, plus il aura de lumières, moins il cherchera à se troubler dans des entreprises qu'il vaut mieux partager que combattre.

Ainsi le fermier comptera les principaux négocians parmi ses facteurs, ainsi bientôt lui-même il sera le seul négociant du Royaume, comme il veut en être le seul voiturier.

Je ne veux pas donner à ces réflexions plus de force et d'étendue qu'elles ne doivent en avoir. Je sens bien que dans un siècle aussi éclairé que celui-ci sur les vrais intérêts du commerce, l'événement dont je parle n'est pas

possible dans toutes ses circonstances; mais il faut convenir au moins que cet événement est une des conséquences naturelles du système du fermier.

Le fermier ne s'emparera pas, je le veux, de tout le commerce du royaume; mais toutes les entreprises du commerce seront à sa bien-séance; mais il en tentera plusieurs, et si près du gouvernement, qui vous dit que, dans ses besoins, il ne saura pas lui faire partager adroitement le bénéfice de ses opérations? Pourquoi, lorsqu'il sera question de l'approvisionnement d'une province, d'un état voisin, n'obtiendrait-il pas, sous de vains prétextes, et dans des circonstances malheureuses, une préférence décidée sur le négociant? Qui l'empêchera d'asservir au monopole, d'une manière, au moins momentanée, les branches d'importation et d'exportation les plus lucratives; et quel trouble, quel découragement ne portera-t-il pas dans toutes les classes du commerce, jusqu'à ce qu'on l'ait dépouillé de son dangereux privilège; de combien d'abus, de vexations, de pertes pour l'état et l'industrie, ne peut-il pas devenir la cause involontaire?

S. V. Conclusions.

J'ai établi, ce me semble, jusqu'à la démonstration, que de tous les impôts sur l'industrie, il n'en est pas de plus dangereux et de plus destructeur, que le privilège exclusif du roulage que sollicite l'administration des messageries; qu'il n'en est aucun qui blesse plus essentiellement la propriété, qui nuise plus directement au commerce, qui soit même plus universellement incompatible avec ses progrès.

Il ne m'a pas paru nécessaire de m'occuper spécialement du transit, qu'on paroît vouloir d'abord assujettir au monopole. Après avoir prouvé que le fermier ne demande le privilège exclusif du transit que pour s'emparer dans le fait du commerce d'expédition tout entier, j'ai pensé que je devois considérer son projet dans toute son étendue, et qu'il seroit aisé de faire l'application des maximes d'ordre et d'intérêt public que je développerois, à toutes les parties de son système dont je croirois ne devoir faire qu'une mention imparfaite.

On voit très-clairement que les marchandises expédiées en transit, n'étant affranchies de tout droit que parce qu'elles ont à redouter une concurrence étrangère, sont de tous les objets de commerce, celui dont il importe le plus de ne pas gêner la circulation, et dont il convient le mieux de diminuer, s'il est possible, la valeur; que c'est sur-tout en ce genre qu'il faut favoriser les spéculations, parce que toute spéculation avantageuse sur les marchandises de cette espee, tend à faire pencher en notre faveur la balance du commerce : avantage inappréciable dans la constitution actuelle de l'Europe : qu'ainsi le privilège sollicité par le fermier, qui interrompt le cours des spéculations, qui augmente le prix de l'argent sans lequel on ne spécule pas, qui gêne la circulation de toute maniere, qui accroît la valeur des marchandises, loin de donner au commerce de transit une activité plus grande, nuit essentiellement à ses progrès, et s'il subsiste long-temps, opere infailliblement sa ruine.

Ces conséquences n'ont sûrement pas été apperçues par ceux qui ont fait tant d'instances auprès du ministère, pour obtenir ce privilège. On croit trop facilement qu'il suffit d'avoir acquis quelques notions générales du commerce, pour être en état de prononcer sur l'importance plus ou moins grande de ses détails, et que pourvu qu'on ouvre des routes à l'industrie, c'est une chose assez indifférente que le choix des moyens qu'on emploie pour en favoriser l'essor. Delà, les erreurs de toute espee en matiere de droits et d'impôts, qui, presque jusqu'à nos jours, ont égaré notre administration; delà cette foule de projets sur les intérêts les plus précieux de la nation tour-à-tour accueillis et rejetés, parce qu'on n'obéissoit qu'à des besoins momentanés ou à des principes incertains; delà sur-tout, ce système usurpateur du fisc imaginé sans aucune relation, avec la propriété qu'il fatigue, et le commerce dont il opprime inutilement la liberté.

Maintenant que des connoissances plus étendues ont rendu les gouvernemens plus circonspects dans leurs démarches, les mêmes abus ne sont plus à redouter, et il n'est pas à craindre que le commerce réclamant ses privilèges, soit accueilli avec aussi peu d'intérêt qu'autrefois : il peut donc envisager l'avenir sans inquiétude. Mais il a d'anciennes fautes à dénoncer, et il est de son intérêt de le faire tandis qu'elles ne sont pas irréparables.

Par exemple : ce n'est pas assez que d'interrompre le cours des entreprises du fermier

72  
 pour s'emparer du roulage , que de le dépouiller même de cette concurrence avec le commissionnaire , concurrence dont on a développé les conséquences funestes , que de révoquer ou d'interpréter ce grand nombre d'arrêts rendus dans des circonstances malheureuses , tel que celui de 1684 , qui détruit la liberté du roulage en paroissant l'établir ; tel encore que celui du 7 août 1775 , dont le fermier s'est prévalu depuis quelque temps de la manière la plus odieuse ; Arrêt qui , s'il étoit observé , rendroit , comme on l'a prouvé , toutes les opérations du commerce impossibles , et anéantiroit sans espoir nos manufactures ;

Il importe encore , que non-seulement ces arrêts , mais aussi tous ceux qui ont été rendus sur le fait des messageries , soient examinés de nouveau ; que s'il faut des messageries , si elles sont nécessaires pour le transport des voyageurs ; si , en conséquence , il est besoin d'en soutenir et d'en améliorer l'établissement , leurs droits soient tellement déterminés qu'ils ne soient désormais qu'une ressource de plus pour favoriser la circulation , et non pas un impôt pour la détruire ; qu'en un mot il existe une loi générale , motivée d'après l'intérêt du commerce clairement exprimé , qui le rassure à jamais contre les atteintes qu'on n'a cessé de porter à sa liberté , et contre cette multitude de projets absurdes , imaginés par l'avarice , qui ne calcule que pour elle , et par le besoin qui ne raisonne pas.

Cette loi , dont on connoît à présent l'utilité , on doit l'espérer d'un prince qui a déclaré de la manière la plus solennelle , que son inten-

73  
 tion est de détriure » toutes les entraves qui ne sont propres qu'à rendre l'industrie languissante , et de se laisser enchaîner , même en faisant le bien , par les égards dus aux loix de la propriété , qu'il regarde comme le plus sûr fondement de l'ordre et de la Justice.

On doit l'attendre d'un ministre digne par ses talens et son courage de seconder des intentions si bienfaisantes et si pures , d'un ministre assez sage pour ménager les préjugés , même en réprimant les abus ; assez prudent pour n'opérer des changemens avantageux qu'à propos , et dans des circonstances où l'on ne peut lui opposer qu'une résistance inutile : assez éclairé pour chercher dans une législation relative à notre constitution et à nos mœurs , le remède aux maux de toute espèce que des institutions anciennes et vicieuses ont multipliés parmi nous ; assez ferme sur-tout pour n'attendre que de la Nation entière cette justice que lui refusent des agioteurs avides et acrédités , ou ce peuple inquiet et avili de la capitale , qui n'a d'opinion que celles qu'on lui donne , et ne craint ou n'espère que comme les hommes puissans dont il est également le jouet et la victime.

Après avoir rappelé la finance à ses vrais principes , et donné une forme plus régulière et plus simple à la perception de l'impôt , il ne négligera certainement pas cette partie précieuse de l'économie publique , qui a pour objet la prospérité de l'agriculture et du commerce. C'est sur ces deux bases que repose

tout l'édifice des constitutions modernes. C'est avec la propriété et l'industrie qu'il faut nous composer maintenant des lois, des habitudes et des mœurs. Le mouvement qu'on donne à la richesse, la manière dont on la distribue, les moyens qu'on emploie pour étendre ou resserrer les progrès des arts, voilà les causes qui produisent parmi nous presque tous les effets politiques, et qui, selon qu'on les ordonne bien ou mal, altèrent ou maintiennent tous les principes de la société; et celui qui connoît l'influence prodigieuse de ces causes, qui, en combinant avec prudence des éléments si difficiles, sait en faire éclore une législation bienfaisante et généreuse, combien n'a-t-il pas de droits à notre reconnaissance et à nos éloges?

*Pour mettre le lecteur au fait du dernier état des choses, on a cru devoir placer, à la suite de ces considérations, les lettres-patentes du 16 Février 1785, dont les dispositions sont absolument conformes à celles de l'arrêt du conseil du 5 Mai 1784.*

## LETTRES-PATENTES

D U R O I,

*CONCERNANT le Courtage du Roulage, & l'Entrepôt des Marchandises.*

Données à Versailles le 16 Février 1785.

*Registrées en Parlement le douze Avril 1785.*

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France et de Navarre, à nos amés et féaux conseillers, les gentiensans notre cour de Parlement à Paris: SALUT. Sur le compte qui nous a été rendu des plaintes de plusieurs négocians, de la Requête des six corps des marchands de la Ville de Paris, et des mémoires des différentes chambres du commerce de notre Royaume, relativement aux obstacles que les prétentions de la ferme des messageries apportent à la liberté du transport des marchandises, nous étant fait représenter les différens édits, arrêts et réglemens ci-devant rendus au sujet de l'exploitation des messageries, nous avons reconnu que le privilège exclusif qui leur a été accordé n'a jamais eu ni dû avoir d'autre objet que le transport des voyageurs, ainsi que des matières d'or et d'argent et des paquets qui n'excedent pas le poids de cinquante livres, que c'est uniquement pour le maintien de ce privilège et sur le motif de procurer au commerce une plus grande sûreté, que les fermiers des messageries avoient obtenu le droit de tenir des entrepôts à bureau ouvert, de les an-

noncer par des tableaux ou inscriptions, et d'avoir des balances ou fléaux, ainsi que des registres; que néanmoins le commerce étant considérablement accru, et l'exercice du courtage du roulage n'ayant jamais été accordé aux messageries à titre de droit exclusif, il s'est établi successivement, dans les principales villes de notre royaume, un certain nombre de courtiers ou commissionnaires, auxquels les négocians, marchands et autres personnes qui ont des effets à envoyer d'un lieu dans un autre, sont dans l'usage de les confier pour les faire parvenir à leur destination; que c'est également à eux que les rouliers s'adressent pour trouver des chargemens et traiter du prix des transports, qu'enfin leur utilité a prévalu sur les oppositions et les poursuites exercées par les fermiers des messageries contre ces commissionnaires à la faveur de quelques décisions du conseil mal interprétées, nous avons considéré que s'il est convenable de maintenir les messageries dans la jouissance des prérogatives et privilèges qui leur ont été concédés, il est encore plus important de les renfermer dans leurs justes bornes, pour quel commerce ne puisse en souffrir, et qu'il l'est également de prévenir les abus que pourroit entraîner l'établissement d'entrepôts suspects, qui ne seroient pas à portée d'être surveillés; à quoi voulant pourvoir, vu lesdits mémoire et requête, ensemble l'avis des députés du commerce, et ouï le rapport du sieur de alonne, notre conseiller ordinaire en notre conseil, contrôleur général des finances, nous, étant en notre conseil, avons ordonné que toutes lettres nécessaires seroient expédiées.

A CES CAUSES, de l'avis de notre conseil, qui a vu ledit arrêt dont extrait est ci-attaché, sous le contre-scel de notre chancellerie, et en interprétant en tant que de besoin les différens arrêts rendus sur le fait des messageries, notamment celui portant homologation du bail passé à Jean-Baptiste Fanuel le 20 décembre dernier, nous avons, de notre grâce spéciale, pleine puissance et autorité royale, maintenu et gardé, et par ces présentes signées de notre main, maintenons et gardons les fermiers desdites messageries dans le

droit exclusif de transporter les voyageurs et les matières d'or et d'argent, ainsi que les balots et paquets du poids de cinquante livres et au-dessous; les maintenons aussi dans le droit d'exercer le courtage du roulage, et de tenir des entrepôts, mais sans que ce droit soit exclusif, ni que sous prétexte d'icelui, ils puissent empêcher les commissionnaires, chargeurs et courtiers de tenir, bureau ouvert à l'effet de recevoir en entrepôt les marchandises qui leur seront confiées, au-dessus du poids de cinquante livres, d'avoir sur leurs portes un tableau indicatif dudit entrepôt, tenir les registres à l'effet d'y inscrire lesdites marchandises, et de se servir de fléaux et balances pour en constater le poids, voulons néanmoins que lesdits commissionnaires et courtiers ne puissent jouir de ladite faculté qu'après s'être fait inscrire au greffe du siège de police le plus prochain du lieu de leur résidence, et que cette inscription n'ait lieu, que sur le vu d'un certificat, signé par quatre notables dudit lieu, par lequel ils attesteront leurs bonnes vie et mœurs; faisons défenses à toutes personnes de tenir de pareils entrepôts ailleurs que dans les villes et bourgs, et aux rouliers de déposer les marchandises qui leur sont confiées dans des auberges isolées sur les routes, nous réservant au surplus de faire par la suite, sur tout ce qui concerne le courtage du roulage et l'entrepôt des marchandises, tel règlement que nous aviserons bon être, pour en favoriser de plus en plus la liberté et en écarter tous abus; enjoignons au sieur lieutenant-général de police et aux sieurs intendans et commissaires départis dans les provinces et généralités de notre royaume de tenir la main, chacun en ce qui les concerne, à l'exécution des présentes. Si vous MANDONS que ces présentes vous ayez à faire registrer, lire, publier et afficher, et le contenu en icelles garder et observer, et faire exécuter selon leur forme et teneur, nonobstant toutes choses à ce contraires; C A R tel est notre plaisir. DONNÉ à Versailles le seizième jour de février, l'an de grâce mil sept cent quatre-vingt-cinq, et de notre règne le onzième. Signé L O U I S. Par le Roi, L E

BARON DE BRETEUIL. Et scellées du grand sceau de cire jaune.

*Registrées, ce consentant le procureur-général du roi, pour jouir par les impétrans de leur effet et contenu, et être exécutées selon leur forme et teneur, aux charges, clauses et conditions y portées, et seront les contestations, si aucunes surviennent pour raison du courtage dudit roulage et entrepôt des marchandises, portées devant les officiers des sièges de police des lieux, sauf l'appel en la cour, comme aussi sans approbation d'aucuns arrêts du conseil énoncés esdites lettres-patentes qui n'auroient été revêtus de lettres-patentes dûment enregistrées en la cour suivant l'arrêt de ce jour. A Paris, en parlement, le douze avril mil sept cent quatre-vingt-cinq.*

Signé D U F R A N C.

---

*N. B.* On trouve chez le même Editeur les Observations de la Chambre du Commerce de Normandie, sur le Traité du Commerce entre la France et l'Angleterre, ouvrage non moins intéressant que celui-ci.



0437

