

Cahier de doléances des voituriers et charretiers de Marseille (Bouches-du-Rhône)

Objets de doléances des corps des voituriers et charretiers pour être présentés à l'Assemblée générale du Tiers.

Parmi cette foule d'abus dont les différents corps réclament la suppression, il en est qui frappent directement sur la chose publique et contre lesquels tous les Ordres, toutes les associations ne sauraient s'élever avec trop de force.

De ce nombre sont : la distribution actuelle des bureaux des Fermes, les droits de péages, les privilèges exclusifs, objets dont la réforme est aussi essentielle à la Commune que la répartition égale des impôts et l'abolition de toutes ces exemptions frivoles consacrées par l'ignorance de nos pères.

Ou est loin d'avoir démontré, en saine politique, que rétablissement des Fermes soit avantageux à l'État ; mais s'il est absolument nécessaire de percevoir des droits sur les marchandises étrangères, pour empêcher qu'elles n'entrent en concurrence avec celles de nos manufactures, que, du moins, les bureaux où ces droits se perçoivent soient reculés et placés aux frontières du Royaume. En effet, pourquoi séparer, par des barrières fiscales, des provinces qui doivent former un seul tout, et les rendre jalouses les unes des autres par des impositions différentes ? Il ne faut, dans un État bien ordonné, que des lois uniformes, qu'une seule volonté, qu'un même impôt. Il faut, surtout, par une égale et juste répartition de cet impôt sur les provinces, prévenir ces contraventions intérieures où l'appât du gain semble n'avoir été proportionné aux risques que pour attirer des victimes dans les pièges du fisc.

Les péages établis dans un siècle barbare par des seigneurs avides, sont un genre d'impôt désastreux au commerce ; ils arrêtent la circulation des denrées, des marchandises provenant des manufactures intérieures, en un mot de tous les objets destinés à la consommation ; ils en augmentent la cherté ; ils sont encore destructifs du commerce d'échange le plus essentiel à nos provinces et qui, leur rendant communes les productions des autres pays, les fait participer aux avantages de tous les climats.

On dira peut-être que ce droit n'est perçu que pour la réparation des grandes routes : mais qui ignore que les chemins des seigneurs péagers sont toujours les plus mal entretenus ? Nous en avons un exemple frappant, sur la route d'Aix à Marseille. Il serait d'ailleurs facile d'ôter tout prétexte aux seigneurs, en chargeant les provinces d'entretenir les grandes routes ; cette légère dépense se compensera bien par les avantages qui en résulteront pour leur commerce.

La question des privilèges exclusifs a souvent été traitée et, toujours, on a reconnu que rien n'énervait plus l'industrie que ces sortes de prérogatives imaginées par l'esprit de spéculation et adoptées par l'esprit d'intérêt. Ce n'est guère que pour une invention utile, qu'on pourrait accorder à son auteur un privilège exclusif, encore devrait-il être de courte durée. Dans tout autre cas, l'établissement d'une Compagnie privilégiée est un vol à la société, une gêne à l'industrie, une entrave au commerce, un coup mortel à cette liberté précieuse sans laquelle l'homme n'est plus qu'un être dégradé, et la société entière que la réunion d'une foule d'esclaves.

C'est contre un privilège de ce genre que les voituriers ont à réclamer. Sous prétexte de favoriser le public, une Compagnie a surpris au Souverain le droit exclusif d'expédier des voitures dans tout le Royaume. Les voyageurs sont forcés d'entrer dans des charrettes appelées diligences où l'avidité du traitant les met à la presse, et, si des motifs particuliers leur font choisir une voiture moins incommode, on les soumet à des droits exorbitants et à des formalités bizarres. Il serait trop long de détailler les maux qui résultent de l'établissement d'une pareille Compagnie.

Elle est odieuse par cela seul qu'elle est fondée sur un privilège exclusif. Il ne doit point y en avoir dans ce qui concerne le roulage des marchandises et les voitures destinées au transport des voyageurs ; ce genre de commerce doit être absolument libre, sauf de faire des règlements pour éviter les abus et pour fixer le prix des places relativement aux différentes routes.

Les mêmes raisons s'appliquent à la Compagnie des fiacres. S'ils furent établis à Marseille pour la commodité publique, pourquoi donner à une Compagnie seule le droit d'être utile dans un genre de travail qui appartient à tous, et principalement aux voituriers ? Des règlements sages, émanés du Conseil du Roi ou de la police, et mieux exécutés que ne le sont les conditions d'un bail toujours avantageux au traitant, auraient assuré à Marseille l'établissement des fiacres entre les mains des voituriers.

La faveur l'emporta ; mais aujourd'hui que le Gouvernement, plus éclairé, connaît les abus des privilèges exclusifs, ce travail doit être rendu libre. C'est par la liberté qu'on ranime l'industrie, qu'on excite l'émulation, et du désir réciproque de bien servir le public, résultent des avantages plus grands que ceux offerts par une Compagnie qui ne cherche qu'à s'enrichir et qui, toujours assurée que le public est forcé de recourir à ses voitures, ne s'occupe guère des moyens de le contenter. Liberté dans le commerce, dans les arts libéraux ou mécaniques et dans tous les genres d'industrie. Voilà, désormais, le cri général de tous les citoyens, trop longtemps opprimés par des concessions achetées.

Un objet encore essentiel, c'est la liberté d'introduire le son et l'avoine par toutes les routes et par toutes les portes de la ville. Les agents de la Ferme ont imaginé de n'en permettre l'abord et l'entrée que par un seul chemin et par une porte désignée ; ont-ils voulu, par là, se faciliter la perception de leurs droits ? Mais est-il juste que, pour leur commodité, nous éprouvions une perte de temps préjudiciable à l'ouvrier et au marchand, une cherté plus grande, un surcroît dans les frais du transport nécessité par la loi ridicule de ne pouvoir entrer que par une porte dans une ville qui en compte jusqu'à dix ?

L'intérêt du commerce et la sûreté du roulage exigent qu'il soit permis d'atteler aux charrettes jusqu'à quatre chevaux ou mulets, et qu'on révoque conséquemment toute prohibition contraire.

Enfin, les voituriers et les charretiers ont à demander une place pour y ranger leurs voitures. Un long usage les avait mis en possession de la place La Tour. On les en a chassés pour en faire un marché aux herbes, et, forcés par le défaut de place de rester dans les rues, ils se voient tous les jours condamnés à des amendes d'autant plus injustes qu'on leur a enlevé le moyen de les éviter. Il est nécessaire d'arrêter ce genre de vexation et l'on doit, dans une ville de commerce où les charrettes sont nombreuses, indiquer une place assez vaste et assez voisine du centre des affaires où elles puissent être rangées sans désordre, et conduites promptement là où les besoins du commerce les appellent.

Telles sont les justes doléances que les voituriers et les charretiers réunis présentent à l'assemblée du Tiers.

Les objets généraux qu'elles renferment leur tiennent principalement à cœur, parce que de ces objets dépend le bonheur de toute la Nation. Ce sont ceux-là dont l'Assemblée doit principalement s'occuper ; mais elle doit aussi protection et justice aux citoyens de toutes les classes, et les voituriers et charretiers qui, dans des circonstances fâcheuses, ont, sans regret, sacrifié leur fortune et exposé leurs jours pour le service de l'État, qui, toujours avec promptitude ont rempli l'obligation de faciliter la marche des troupes et le transport des bagages ou des munitions de guerre, doivent compter sur cette protection. Ils espèrent, en conséquence, que les députés chargés de la rédaction des cahiers du Tiers voudront bien y insérer les objets suivants :

1° Le transport des Fermes et douanes aux frontières du Royaume ;

2° La suppression de tous les péages ;

3° L'abolition des privilèges exclusifs et notamment de ceux des diligences, messageries et des fiacres, et, en conséquence, l'entière liberté du roulage dans toute l'étendue du Royaume ;

4° La permission d'atteler jusqu'à quatre chevaux ou mulets aux charrettes de transport ;

5° La libre importation du son et de l'avoine par tous les chemins publics, et leur libre entrée à Marseille par toutes les portes de la ville ;

6° L'indication d'un local où puissent être placées les charrettes destinées à l'usage du commerce.