

.....

SUR LES QUESTIONS

SOUMISES AUX CONSEILS GÉNÉRAUX

DE L'AGRICULTURE, DES MANUFACTURES ET DU COMMERCE¹.

—————

M. le ministre de l'agriculture et du commerce, dans la circulaire qu'il a adressée aux membres des Conseils généraux extraordinairement convoqués cette année, a fait la part de chacune des trois grandes industries qui se divisent le domaine du travail. Il a posé dans cette circulaire-programme² des questions agricoles, des questions manufacturières et des questions commerciales.

En ce qui concerne l'agriculture, il demande aux trois Conseils : des avis sur les moyens de compléter la loi des irrigations, d'améliorer les races de bestiaux, d'encourager la production des fourrages, de régler le droit de parcours et de vaine pâture, et d'organiser des institutions de crédit agricole.

En ce qui touche plus particulièrement l'industrie manufacturière, M. le ministre pose la question toute récente des caisses de retraite ; il demande quelles sont les modifications que comporte la loi qui règle le travail des enfants dans les manufactures, et quels sont les moyens de l'appliquer ; il demande l'avis des trois Conseils sur deux nouveaux projets de lois dont il annonce la présentation prochaine, l'un relatif aux contrats d'apprentissage, l'autre relatif à l'extension et à la généralisation de la juridiction des prud'hommes.

Enfin, la circulaire de M. le ministre demande, dans le cercle des questions que l'on rattache plus ordinairement à l'industrie commerciale, des avis pour la rédaction d'une grande loi organique qui régirait désormais les sociétés par actions et la négociation des valeurs dites industrielles ; et une réponse catégorique sur trois questions de douanes : la suppression des droits sur les tôles propres à la construction des navires, la réduction du tarif des fers qui servent à fabriquer l'acier, et la conversion du droit fixe sur les filés de coton au n° 143 et au-dessus en un droit gradué et mobile variant avec l'élévation des numéros.

Le programme de M. le ministre n'est pas bien précis dans l'énoncé de toutes ces questions. Nous ne croyons pas non plus que les

¹ Voir pour la session de 1844, 1^{er} volume, page 199, et un article de M. Horace Say, page 255.

² Voir le dernier numéro, page 371.

trois Conseils les examinent toutes. Mais nous allons néanmoins, en supposant que la session sera suffisamment longue, répondre aux questions susceptibles d'une solution immédiate, et indiquer quel est, selon nous, le sens dans lequel doit être dirigé l'examen de celles qui n'ont pas encore passé au crible de l'étude et de la discussion. Mais, faut-il le dire? nous pensons que les questions de cette nature ne devraient point être posées à une assemblée d'hommes essentiellement pratiques qui doivent émettre des vœux sur des dispositions immédiatement applicables. C'est à l'administration à faire élucider par des commissions pour ainsi dire scientifiques les questions que soulève le progrès dans sa marche, à les soumettre ensuite aux conseils tout à fait nettes et parfaitement formulées, comme pour leur faire subir une première épreuve législative équivalant à la première lecture des bills en Angleterre.

M. le ministre, dans l'énoncé de la plupart des questions, se borne à appeler soit les méditations, soit l'attention, soit l'étude des trois Conseils. Mais les assemblées n'étudient pas, elles ne méditent pas. D'abord elles n'ont pas le temps, élément indispensable de toute méditation et de toute étude; mais, eussent-elles le temps à discrétion, il n'est pas dans leur nature de dégager les vérités par trop confuses. Les assemblées et les conseils réunissent, concentrent, formulent des idées, des besoins, des vœux. Les diverses opinions s'y manifestent en se groupant pour ou contre une thèse posée; mais c'est une très-triste chose que de les voir parler sur la question. Encore une fois, il faut pouvoir leur dire : Voici un projet; l'approuvez-vous ou le désapprouvez-vous; et comment peut-on le compléter? C'est la seule manière de provoquer utilement leur attention. Voilà, quant à présent, les seules réflexions générales que nous avons cru devoir nous permettre. Abordons maintenant en détail chacune des nombreuses questions mentionnées dans la circulaire de M. le ministre.

1° *Irrigations.* — La loi que les Chambres ont récemment votée veut que les propriétaires de terrains irrigables puissent y conduire les eaux dont ils ont la possession, à la charge par eux d'indemniser préalablement les détenteurs du sol sur lequel ces eaux doivent passer. Elle accorde ensuite la même faculté aux propriétaires de terrains submergés pour l'écoulement de leurs eaux¹. Cette loi n'a donc pourvu qu'en partie aux besoins de l'agriculture. Quoique fort bonne en elle-même, il faut maintenant, pour en obtenir un effet utile, la faire suivre de dispositions réglementaires capables de donner satisfaction aux demandes réitérées des diverses branches de l'industrie agricole. Mais on fera bien, ce nous semble, de procéder autant que possible, dans la réalisation de nouvelles dispositions, par voie d'ordonnances

¹ Voyez pour l'appréciation de l'économie de cette loi, le remarquable rapport de M. Passy à la Chambre des pairs, IV^e année, tome II, page 101.

royales, ou bien d'attendre un second projet de loi qui pourrait ne pas aboutir, et qui, dans tous les cas, serait l'objet d'une longue élaboration devant les Chambres. En essayant, au moyen d'ordonnances successives; l'application des mesures les plus urgentes et les plus généralement réclamées, on peut, en quelques années, recueillir des observations et des faits capables d'éclairer le pouvoir législatif quand le temps sera venu de compléter le Code de l'agriculture.

Mais il aurait fallu formuler ces mesures pour les soumettre aux Conseils. Comme la circulaire du ministre se borne à provoquer leurs « méditations » sur les moyens d'étendre les effets de la loi, il est à craindre qu'ils ne se bornent à méditer. Cependant l'administration a pu étudier la matière à fond, dans les lois qui régissent les irrigations, surtout en Lombardie et en Piémont, où les eaux de l'Adda et du Tessin, répandues avec intelligence sur la surface du sol, ont, depuis des siècles, transformé en prairies plantureuses plus de cent mille hectares de grèves stériles. Au nombre des documents qui peuvent jeter un grand jour sur cette importante matière, le *Journal des Économistes*¹ a déjà signalé à ses lecteurs l'ouvrage d'un jurisconsulte de Novare, dont le nom est devenu une autorité, ouvrage que l'administration, sur l'avis de M. Mauny de Mornay, a eu l'heureuse idée de faire traduire l'année dernière. C'est dans ce livre sur le régime des eaux en général, et particulièrement sur celles qui servent aux irrigations, que l'Allemagne et la Russie ont puisé les améliorations législatives qu'elles viennent d'introduire dans leurs Codes des eaux. C'est encore dans ce livre que se trouvent fort bien expliqués les motifs des dispositions du Code sarde, auquel l'auteur, le savant jurisconsulte, M. Giovanetti, a pris une grande part, et qui est aujourd'hui, il faut le reconnaître, le plus avancé de tous les Codes en cette matière.

Les trois Conseils pourront faire dans ce livre un choix des dispositions qu'ils jugeront directement applicables. La loi du 29 avril s'est bornée à consacrer le droit de passage forcé pour la conduite de l'eau. Mais si l'on ne se hâte d'entourer ce privilège des garanties accessoires, si on ne les complète pas, on se trouvera bientôt en face d'abus et de difficultés qui empêcheront la France de jouir des merveilleux effets de la libre circulation des eaux. Or, les intérêts que remue ce droit de passage forcé de l'eau sur le fonds d'autrui, sont nombreux et complexes; l'écoulement des marais, les droits des fermiers et des usufruitiers, ceux qui peuvent être établis en faveur des usines, le passage à travers les canaux, les indemnités, les ouvrages d'art qui deviennent indispensables, les exceptions pour les maisons et autres propriétés privilégiées, sont autant de branches qui viennent se rattacher au tronc central et sur lesquelles la propriété attend des dispositions franches et nettes. Le droit

¹ Voyez l'analyse de l'ouvrage de M. Giovanetti, intitulé : *Du régime des eaux*, etc., n° 40, page 399 (tome X).

de passage étant régularisé, tout n'est pas dit : il faut encore s'occuper des eaux oiseuses et inutiles à ceux qui les possèdent. L'intérêt public est-il assez puissant pour qu'on fasse fléchir devant la loi l'entêtement du détenteur qui voudrait perdre la richesse que Dieu a accumulée, en la laissant croupir à côté de champs inféconds? Y a-t-il lieu à revenir à la législation romaine et à ranger tous les cours d'eau non navigables et non flottables au nombre des choses qui appartiennent au domaine public? En outre de ces questions, la servitude des fonds inférieurs, quand le propriétaire irrigue lui-même, la défense des sources, des rivières et des canaux; enfin le droit d'appui pour les barrages et autres travaux, donnent, quand on les analyse dans leurs détails, presque autant de problèmes accessoires que le droit de passage.

Cette énumération, probablement incomplète, suffit pour montrer la grandeur de l'œuvre commencée par la loi du 29 avril 1844, pour faire comprendre l'impossibilité où sont les trois Conseils d'aborder une pareille tâche, et pour légitimer notre désir de voir formuler pour une autre session une ou deux questions capables de provoquer un vœu susceptible d'application, à moins que les trois Conseils ne prennent pour thème de leurs délibérations le projet de loi tout rédigé par M. Giovanetti, et qu'ils n'engagent M. le ministre, soit à l'appliquer en détail par voie d'ordonnance, soit à le soumettre directement aux délibérations des Chambres.

2° *Améliorations des bestiaux; développement des cultures fourragères.* — Quand nous aurons en France un meilleur régime des eaux, les prairies seront d'un établissement plus facile et plus profitable. Ainsi se trouvera résolue en grande partie la seconde question adressée aux trois Conseils touchant l'amélioration des races d'animaux. En général, les agriculteurs et les écrivains qui s'occupent de questions agricoles répètent à l'envi : il faut encourager l'agriculture. Cependant, quand on les presse pour obtenir d'eux une formule un peu moins vague et plus significative quant aux moyens à employer pour encourager l'agriculture, il est rare de les entendre donner une réponse précise. « Vous n'encouragez pas l'agriculture, disait-on naguère à la tribune, en s'adressant à l'honorable M. Cunin-Gridaine : vous ne demandez que 900,000 fr. au budget, quand vous devriez réclamer 9 millions! » — Le Congrès agricole reprenait sur un autre ton : « Nous n'avons pas de ministre de l'agriculture, car notre administration n'encourage pas assez l'agriculture. — A quoi M. le ministre répondait : « Mais comment voulez-vous que j'encourage l'agriculture? que ferai-je des 9 millions que vous voulez me donner? » Alors un orateur disait : Il faut planter de la luzerne; en transformant de mauvaises terres en prairies artificielles, j'ai doublé, triplé mon avoir; que toute la France en fasse autant, et que M. le ministre encourage les essais de prairies artificielles. » Un autre trouvait ce moyen détestable; pour lui, l'agriculture c'était la culture du colza, et le droit sur le sésame lui parais-

sait un bien meilleur encouragement. Un troisième préférerait écarter les bestiaux étrangers et accusait M. le ministre d'avoir sacrifié notre agriculture en donnant son adhésion au traité sarde ; et puis MM. les agriculteurs de la Chambre de parler pour et contre la race un peu lymphatique de Durham, pour et contre les races nationales. Il y a en général doute et confusion sur l'efficacité des haras, des concours. Voilà pour les bêtes à viande. Même hésitation pour les bêtes à laine ; désarroi bien plus universel au sujet de la race chevaline ; de sorte que lorsque la circulaire de M. le ministre dit : « L'amélioration des races des bestiaux, qui se lie à l'extension des cultures fourragères, n'est pas moins digne de l'intérêt des Conseils, » il faut traduire : « Nous nous perdons dans toutes ces propositions d'encouragement et de reproches que l'on nous adresse sans cesse ; expliquez-vous plus clairement. »

Quant à nous, cette question ne nous a jamais paru susceptible d'une solution directe ; tout en reconnaissant l'heureuse influence des Comices, des Sociétés d'agriculture, nous contestons celle des haras, des primes, des concours officiels. La meilleure prime, le meilleur encouragement, c'est l'acheteur qui les donne. C'est avec de l'herbe qu'on obtient de la viande, de la laine et les animaux de travail ; c'est avec de l'eau qu'on obtient de l'herbe. Or, comme Dieu n'a pas privé la France de ce liquide fécondant, une seule chose lui manque encore : un régime complet qui en permette la distribution et qui en règle l'usage.

3° *Parcours et vaine pâture.* — « Les questions, dit la circulaire de M. le ministre, de droit de parcours et de vaine pâture, malgré les travaux dont elles ont été l'objet, n'ont pu jusqu'à ce jour recevoir de solution ; elles peuvent donc être considérées comme étant encore à l'étude. » Nous ne sommes pas de cet avis. Les travaux dont on parle sont suffisants, l'étude est achevée ; les Conseils ne peuvent que se borner à émettre le vœu de voir reprendre par la Chambre la proposition à laquelle un honorable député a attaché son nom. C'est là une de ces questions convenablement discutées et auxquelles il ne manque plus que l'épreuve du vote du Parlement. Espérons que la louable persistance de M. Magnoncourt sera enfin couronnée par un plein succès ; car tout le monde sait qu'après avoir été rapportée plusieurs fois, cette proposition n'a été laissée de côté dans la dernière session qu'à cause de l'absence regrettable de son auteur, à qui une élection plus heureuse a donné de nouveau un siège au Parlement. L'économie de la proposition de M. de Magnoncourt est fort simple. Elle consiste dans la suppression de toutes les dispositions réglementaires de la loi du 28 septembre 1791, ainsi que de toutes les anciennes coutumes ; elle ne reconnaît à personne le droit de faire paître ses bestiaux sur le terrain d'autrui, sans une permission expresse des propriétaires, laquelle, donnée même par acte authentique, ne pourrait excéder une durée de cinq années ; elle rend enfin contestable tout

droit basé sur un titre, moyennant une indemnité réglée par experts.

D'une enquête faite par les Cours royales du royaume, il résulte¹ que vingt-quatre départements n'ont aucun intérêt à la suppression des droits de parcours et de vaine pâture ; que dans quarante-sept départements, la suppression avec des ménagements a été jugée utile ; que dans quatre on a désiré que cette suppression fût laissée à la volonté de l'autorité locale, et que dans onze seulement, la suppression paraîtrait contraire aux intérêts agricoles. Indépendamment de cette enquête des Cours royales, les Conseils généraux des départements ont émis leurs vœux contradictoires et motivés ; de nombreuses notes ont été publiées par des agriculteurs et différentes Sociétés d'agriculture, de sorte que la commission de la Chambre des députés a travaillé, comme elle le disait déjà il y a dix ans, « au milieu des lumières. »

La réforme de ces deux abus, vestiges du régime féodal, est depuis longtemps faite en Angleterre, en Allemagne, en Suisse, en Hollande, en Belgique. La France sera-t-elle devancée par l'Espagne, où l'usage de la *Mesta* soumet d'immenses territoires à la tyrannie et à la violence des bergers ?

4^o *Crédit agricole.* — Voilà bien certainement une de ces questions encore trop vagues qui n'auraient pas dû être comprises dans le programme des trois Conseils. On ne pourra raisonnablement songer à l'organisation d'institutions propres à fonder le crédit agricole, que lorsqu'on aura modifié le système des hypothèques, la transmission du sol, et que l'on sera parvenu à trouver les combinaisons qui doivent donner à cette base du crédit la mobilité convenable. Or, ce n'est que tout récemment que M. le ministre de la justice a nommé une grande commission de jurisconsultes, de savants et d'hommes d'expérience, qui doit, en s'aidant de l'enquête faite auprès des Cours du royaume, des lumières de ses membres, de tous les travaux qu'elle pourra employer, et de l'expérience des pays voisins, de l'Allemagne et de la Pologne, par exemple, fournir à l'administration un projet de loi sur cette question fondamentale. Si quelques membres des trois Conseils ont, comme cela est probable, des idées déjà élaborées sur les hypothèques et la constitution du crédit agricole, le temps leur manquera bien certainement pour les formuler. Et puis, le Conseil de l'agriculture, celui des manufactures et du commerce, ne peuvent point voter sur des considérations générales, illimitées, de la nature de celles que peut provoquer le programme si peu arrêté qui leur a été communiqué ; à moins cependant qu'on ne redemande la réponse individuelle de chaque membre aux questions spéciales et de détail sur le taux, les conditions et la facilité d'emprunter dans les campagnes, et récemment adressées aux Conseils généraux des départements par M. le ministre de l'agriculture et du commerce. C'est

¹ Voir le Rapport de M. Gillou, 17 juin 1836,

encore là peut-être ce qu'il y a de mieux à faire; on aura au moins une centaine d'opinions de plus à ajouter à cette dernière enquête.

Nous donnerons place ici à une observation générale en dehors de toute espèce de système hypothécaire ou de banque foncière. Il nous semble qu'on se fait en France de singulières illusions sur le crédit agricole; ces deux mots expriment, aux yeux de trop de gens, comme qui dirait un secret social, une panacée puissante, qu'il suffirait de dégager de son entourage mystérieux, pour arriver à la découverte d'une des branches de cette perfectibilité plus complète, désignée sous le nom d'organisation du travail. Beaucoup se figurent qu'avec un peu de peine nos savants en cette matière trouveront un système d'hypothèques et de banques tel que tout propriétaire pourra toujours non-seulement trouver des capitaux avec facilité, mais marcher plus avant dans son système actuel d'imprévoyance et de dissipation qui consiste à emprunter, non pour améliorer le fonds et produire, mais pour consommer. On n'a pas des notions bien nettes, dans nos campagnes, sur le respect que doit inspirer un capital, et sur les dépenses utiles. Les trois quarts des propriétaires n'ont jamais bien analysé ce qu'ils faisaient et ne s'aperçoivent pas qu'ils se ruinent. La masse de la nation ne sait d'abord pas calculer; ensuite elle ignore les plus simples notions d'économie politique et de prévoyance. Cela tient, on l'a déjà tant dit que personne n'y fait plus attention; cela tient à notre vicieux système d'instruction. A tout prendre, la meilleure manière de résoudre beaucoup de questions pendantes, c'est la réorganisation de tout notre enseignement sur des bases rationnelles et positives, portant sur des choses vraies. Avant de songer à l'organisation du crédit agricole, ne faut-il pas apprendre à tous ceux qui doivent aider au développement du crédit, d'abord ce qu'est le crédit, sur quoi il repose, et dans quel rang marche le progrès en cette matière? Où donc en France enseigne-t-on ces notions? Nulle part. Etonnez-vous maintenant qu'il y ait parmi les hommes qui sont appelés à formuler des lois ou à en comprendre l'économie, si peu d'esprits capables d'apprécier la portée des vérités que d'autres leur expliquent. Ce que Napoléon disait au sein du Conseil d'Etat, à propos de l'organisation du crédit commercial et de la fondation de la Banque de France, est encore vrai, aujourd'hui surtout qu'il s'agit de l'organisation du crédit foncier et des institutions relatives à cette variété de crédit, qui est vraiment *sui generis*, comme diraient les naturalistes. Napoléon disait: « Il n'y a pas en ce moment de Banque de France; il n'y en aura pas de quelques années, parce que la France manque d'hommes qui sachent ce que c'est qu'une banque. C'est une race d'hommes à créer. » Or, comment se créent les races d'hommes? par un enseignement adapté aux besoins de l'époque. En dernière analyse, M. le ministre de l'instruction publique, est peut-être celui qui peut faire le plus pour encourager

notre agriculture, aider au développement du crédit agricole, et même à l'amélioration des bestiaux. Cela soit dit sans l'offenser.

Si donc les trois Conseils émettent un vœu relatif au crédit agricole, ce vœu pourrait bien porter, Dieu et la logique aidant, sur les modifications à apporter à l'instruction publique.

5° *Caisses de retraite.* — Il y a dans le langage usuel une phrase que l'on peut appliquer souvent. On dit de quelqu'un qui fait des promesses pompeuses et au-dessus de la réalité : « Qu'il promet plus de beurre que de pain. » Cette critique s'applique à beaucoup de formules en vogue ; elle s'applique certainement à un projet de caisses dites à tort de retraite, et qui ne sont, en définitive, qu'un des modes d'assurance sur la vie, fort utile sans doute et qu'il faut encourager, mais qui sont loin de pouvoir tenir tout ce que ce titre de caisses de retraite promet. Beaucoup de gens se figurent que si le gouvernement voulait, il serait très-facile d'avoir un Hôtel des Invalides pour tous les ouvriers âgés ; et ils font entrer dans leur programme politique l'établissement de caisses qui assureront une retraite à chacun. C'est de l'illusion : ces gens-là ne touchent plus le sol ; ils commencent à perdre pied dans l'océan des idées.

Que peut être une caisse soi-disant de retraite ? un mode d'assurance, avons-nous dit. Le gouvernement, pour inspirer confiance, pour vulgariser un procédé d'épargne peu connu, se fait assureur ; il reçoit des dépôts annuels, il calcule d'après une table de mortalité la probabilité de survivance à une époque déterminée, et il promet une rente viagère définie. Si c'est là ce qu'on veut, cela nous paraît assez raisonnable, et nous ferons chorus avec les trois Conseils qui répondront sans doute par la formule commode de M. Teste : « Il y a quelque chose à faire. » Mais remarquons en passant que cette manière de voir toute prosaïque est bien loin de celle qui, tenant pour admises la puissance de l'intérêt composé, la fécondité féerique du Trésor public et la magie des formules, croyaient avoir mis la main sur un de ces mécanismes avec lesquels il ne serait tôt ou tard pas impossible d'escalader le ciel.

C'est à M. Macquet, ancien employé de la caisse des Invalides de la marine, que l'on doit la première idée d'application aux classes ouvrières de ces systèmes d'assurances pratiqués en Angleterre depuis la fin du dernier siècle, et improprement appelés caisses de retraite. M. Macquet a eu la persévérance de réunir des personnes capables d'adopter son idée. Un plan a été remis l'année dernière à M. le ministre des finances ; et enfin cette année M. le ministre du commerce en saisit, un peu prématurément, selon nous, les trois Conseils de l'agriculture, des manufactures et du commerce, qui n'ont vraiment aucune délibération à prendre à cet égard¹.

¹ Dans une première réunion convoquée par M. Macquet, il fut nommé une Commission qui eut la modestie de conclure à ce qu'on renommât une autre Commission composée d'hommes bien placés pour appuyer le projet de M. Macquet. (Voy. V^e volume du

6^o *Application de la loi sur le travail des enfants dans les manufactures. — Projet de loi sur le contrat d'apprentissage et la juridiction des prud'hommes.* — C'est la loi du 22 mai 1841 qui a réglé pour la première fois en France la durée du travail des enfants. Le rapport récent publié par M. le ministre du commerce indique que, jusqu'à présent, on n'est point encore parvenu à l'appliquer sérieusement. D'autre part, une discussion récente au sein de l'Académie des sciences morales et politiques¹, est venue démontrer que tous les économistes ne sont pas unanimes sur la légitimité d'une pareille loi. Ce qui se passe en Angleterre tend en outre à prouver que ce genre de réglementation chasse les enfants nécessaires, à qui il faut un salaire pour vivre, des industries surveillées par la loi dans celles qui ne le sont pas, de manière à y opérer, comme le disait M. Graham, ministre de la Grande-Bretagne, une véritable congestion. Dans cette incertitude sur l'utilité même de la loi, en présence des difficultés de l'application, M. le ministre du commerce s'adresse aux trois Conseils et leur demande quelles sont les modifications que la loi du 12 mai 1841 comporte, et comment il doit s'y prendre pour éviter dans l'application les froissements qui se sont déjà produits. Le Conseil des manufactures sera évidemment consulté avec fruit dans cette circonstance. Nous attendons son avis avec une certaine curiosité, car pour cette question nous sommes jusqu'ici restés dans une pénible indécision. M. Léon Faucher, qui en a fait l'objet d'une étude consciencieuse², pense que la réforme poursuivie par la loi du 12 mai 1841 ne prendra un aspect sérieux que du jour où l'on aura substitué à l'inspection gratuite l'inspection salariée, et la juridiction des conseils de prud'hommes à celle des juges de paix. M. Charles Dupin, en répondant à M. Léon Faucher, attribuait plus d'efficacité à une commission de notables qui sauraient se tenir au-dessus de toutes les considérations particulières, et publierait tous les ans un rapport général. L'opinion de ces deux savants nous inspire deux observations : la première, c'est que les inspecteurs salariés, selon M. Faucher, devraient l'être assez pour qu'une position confortable

Journal, page 107, et une brochure de M. Blaise, des Vosges, membre de la Commission ; extrait de la *Revue indépendante*, 25 juin 1843.) Une seconde réunion nomma cette seconde Commission, qui fut alors composée de MM. le comte Molé, de Gasparin, Passy, Dénière, Bignon, Chégaray, Mathieu, Vivien, Barthélemy, d'Eichtal, Calla, Ed. Halphen, Legentil, Locquet, Vernes, Michel Chevalier, de Cheppe, Duverger, Macquet, Wolski et Olinde Rodrigues, auteur du Mémoire présenté à M. le ministre des finances, le 12 mars 1844.

En même temps que M. le ministre du commerce se préoccupait de cette affaire, M. Macquet et quelques-uns de ses premiers souscripteurs, craignant que le projet des caisses de retraite ne fût enseveli pour toujours dans les profondeurs des cartons, constituaient une Société pour essayer une première application. Les statuts de cette Société, rédigés par M. H. Dien, avocat à la Cour royale, seraient un document utile à publier.

¹ *Journal des Économistes*, IV^e année, n^o 10, page 159.

² Voyez un Mémoire lu à l'Académie des sciences morales, publié dans la *Revue des Deux-Mondes*, et analysé dans le *Journal des Économistes*, IV^e année, n. 1, page 73.

les mît à même de tenir leur rang vis-à-vis des manufacturiers sur lesquels ils devraient avoir une certaine autorité morale; la seconde, c'est que les inspecteurs notables de M. Dupin n'auraient que par exception le zèle et la sévérité nécessaires à de pareilles fonctions.

Maintenant, si nous osions formuler toute notre pensée, nous dirions que la loi du 12 mars 1841 témoigne des bonnes intentions de ceux qui l'ont provoquée, des Chambres qui l'ont votée, des personnes estimables qui la défendent et voudraient la voir appliquer; mais qu'elle est entachée du péché originel de toute loi réglementaire, qu'elle a plus d'inconvénients qu'elle ne prévient de maux, et qu'elle finira probablement par tomber en désuétude. Ce n'est pas sur ce chemin que l'on trouvera le moyen de soulager la misère. L'enfant de l'ouvrier qui a une famille raisonnable et qui gagne une journée passable, ne s'atrophie pas à la peine; et croyez que quand un père et une mère soumettent ce qu'ils ont de plus sacré, leur enfant, à un travail pénible, c'est la faim qui les commande, la faim ou le vice, dont la loi ne fait qu'aggraver les résultats en diminuant le salaire de la famille.

Le projet relatif au contrat d'apprentissage, sur la législation duquel les Conseils avaient déjà été consultés en 1841, ne nous inspirera aucune réflexion, par la raison toute simple que M. le ministre ne l'a pas encore fait connaître. Une bonne législation sur le contrat d'apprentissage sera non-seulement le complément de la loi du travail des enfants dans les manufactures, qui ne peut pas s'appliquer au plus grand nombre des industries; mais elle finira par absorber plus tard cette loi, selon nous toute de circonstance.

Mais outre le projet de loi sur le contrat d'apprentissage, M. le ministre en promet un second sur la juridiction des prud'hommes. C'est beaucoup pour une session, sans compter le projet également prêt, dit-on, sur les sociétés par actions et la négociation des valeurs industrielles. Pour cette année on se serait peut-être contenté d'un projet bien mûri sur le contrat d'apprentissage.

L'application de la juridiction des prud'hommes à Paris, comme dans toutes les villes manufacturières où on les a établis, a eu un plein succès. Mais le moment est-il venu de réaliser enfin les projets, les intentions; les promesses du législateur de 1806? C'est là une question sur laquelle le doute est permis; même à quarante ans de distance, quand on réfléchit à l'état réel des choses. L'expérience est concluante à Paris; mais elle n'est concluante que pour les métaux, puisqu'on n'a créé des prud'hommes que dans cette industrie. Avant de songer à une loi organique et qui doit viser à être immuable au moins un quart de siècle, ne vaut-il pas mieux poursuivre d'abord l'expérience qui a réussi avec les métaux, dans l'industrie des tissus, des produits chimiques, les arts, bâtiments et autres qui réclament la juridiction des prud'hommes? Si les prud'hommes sont surtout des juges, comme c'est incontestable, avant de formuler leur compétence par une loi qui leur

servira de constitution, il faudrait s'être parfaitement entendu sur les lois qui doivent régir le contrat d'apprentissage, le louage du travail, les livrets des ouvriers, la propriété des marques de fabrique, des dessins, des modèles, etc., toutes choses qui tombent en partie sous la juridiction des prud'hommes. Agir autrement, c'est s'engager dans les aberrations de synthèse sociale, dans des conceptions *a priori*. Une grande tâche a été dévolue à notre époque : c'est la législation du travail libre. Mais n'oublions pas le précepte qu'adresse le poète à celui qui veut faire de grandes choses : Hâtez-vous lentement.

D'ailleurs toutes nos réflexions tomberont devant l'excellence des projets.

7° *Projet de loi sur les sociétés par actions et la négociation des valeurs industrielles.* — L'esprit d'association s'était un peu trop émanicipé à propos de bitumes, de houilles et d'autres *merveilles* de l'industrie. M. Barthe, ministre de la justice, éprouva le besoin de tempérer les flots de l'agiotage, il fit un projet de loi qui fut soumis à l'examen d'une commission dont l'honorable M. Legentil fut nommé rapporteur¹. Cette commission refit un autre projet, et la Chambre, après une discussion confuse, comprit que la question n'était pas éclaircie et qu'il fallait attendre. Malheureusement les promesses d'action de chemins de fer sont venues réveiller sur une grande échelle l'émotion des primes anticipées, et l'on fait de nouveau, depuis un an, des plans pour encaisser à jamais le torrent de la spéculation, on court à la recherche d'une autre quinine capable de couper la fièvre de l'agiotage. Il y a eu de la réaction dans toutes ces tentatives ; et si M. le ministre n'a pas su écarter ce dangereux auxiliaire, il est sûr que son projet n'aboutira pas.

En 1841, M. Horace Say, délégué de la Chambre des communes de Paris, avait proposé de modifier l'art. 38 du Code de commerce de manière à maintenir le principe de la commandite, qui est spécial à notre législation et qui a déjà fécondé plus d'une entreprise ; de permettre le partage de la commandite en actions ; mais de ne permettre que l'action nominative et transmissible par transfert, afin de laisser au gérant de l'entreprise et à chacun des actionnaires cette responsabilité qui fait l'âme du commerce. En second lieu, M. H. Say avait proposé de compléter les articles du Code de commerce relatifs à l'arbitrage, et de constituer les arbitres, dont l'intervention est aujourd'hui si pleine d'abus, en un véritable tribunal de première instance.

La simplicité de ces propositions les rendait immédiatement discutables. Peut-être les retrouverons-nous dans le projet de l'administration. Ce que nous voudrions retrouver aussi dans ce projet, c'est une disposition qui dégagerait un peu la société anonyme des entraves administratives qui alourdissent sa marche sans être de la moindre utilité.

¹ Voir son rapport du 23 avril 1838.

8° *Tarif des filés de coton des numéros 143 et au-dessus.* — Les trois demandes soumises aux Conseils sur les tôles, les fers et les cotons, ont pour but de répondre à des propositions d'amendement faites dans la dernière discussion de la loi des douanes.

Les questions du tarif sont nettement posées dans la circulaire de M. le ministre. Toutefois, celle qui a rapport aux cotons nécessite quelques détails techniques pour être bien comprise.

Depuis 1834 ¹, les filés de coton du n° 143 métrique ², et au-dessus ne sont plus prohibés comme tous les autres filés de coton; ils sont admissibles avec un droit de 7 et 8 fr. le kilogramme, suivant qu'ils sont simples ou retors. On conçoit qu'au-dessus du n° 143, en augmentant de finesse, ils augmentent de valeur, de sorte que la protection devient inégale, au point d'être de 22 pour 100 sur le n° 200 et de 6 à 7 pour 100 seulement sur le n° 300. On sait que pour les fils de lin et de chanvre, la loi a adopté une échelle mobile, variable et proportionnelle; et c'est un système analogue pour les cotons que M. Doublet a demandé dans la dernière session, en prenant pour base un droit de 30 pour 100.

La légitimité de la protection admise, il semble qu'il n'y ait pas d'objection à faire au système proportionnel; mais si l'on s'informe des motifs qui font demander une modification, c'est-à-dire une hausse de droits pour les numéros très-fins, on apprend que plus les tarifs sont élevés, plus la contrebande est lucrative sur ces filés si faciles à transporter. Or, il y a des gens qui désirent, non pas acheter des filés français par pur patriotisme, mais profiter des avantages d'un commerce illicite. Le stratagème, on le sait, n'est pas neuf: il a longtemps été pratiqué par des fabricants de Tarare, qui tiraient de Suisse des mousselines prohibées, y mettaient une marque de leur façon, et les vendaient comme produits nationaux, d'autant mieux que la douane était plus attentive. Au reste, pourquoi remanier le tarif et provoquer des représailles à l'extérieur? Y a-t-il donc de grands intérêts engagés dans cette affaire? Pas le moins du monde. Seulement il y a probablement quelqu'un, quelque tulliste peut-être, qui ne sait pas filer fin, et qui, avant de se livrer à cette opération, trouve bon d'écarter toute concurrence par le procédé élémentaire de la protection. Si on l'écoute, il ne tardera pas à dire qu'il a des droits acquis, et à réciter la litanie prohibitive.

M. Cunin-Gridaine a pourtant quelque chose à faire pour les cotons. Il peut imiter sir Robert Peel, ni plus ni moins, et supprimer par ordonnance les droits sur les cotons en laine. Cette mesure ne nuirait à aucune espèce de coton national (dans quelques années le coton d'Alger pourrait pousser des plaintes); et elle donnerait un grand élan à

¹ Ordonnance du 2 juin confirmée par la loi du 2 juillet 1836.

² 143,000 mètres ou kilogramme.

toute notre industrie cotonnière. Le Trésor y perdrait, il est vrai, 12 millions ; mais la prospérité de nos manufactures et les progrès de nos relations avec l'Amérique du Nord payeraient, et au delà, cette somme. Voilà encore une manière licite d'encourager la navigation, sans compter que les 3/4 millions de Français payeraient 10 pour 100 de moins le coton qui entre dans leurs vêtements et leurs meubles.

Nous en étions là de notre examen des nombreuses questions soumises aux Conseils généraux de l'agriculture, des manufactures et du commerce, lorsque nous avons eu connaissance de l'article suivant envoyé au *Journal des Économistes*. M. Frédéric Bastiat, membre du Conseil général des Landes, répond avec sa verve accoutumée à M. le ministre sur la question des tôles et des fers. Nous allons lui donner la parole, en regrettant qu'il ne l'ait pas prise sur toutes les questions qui font l'objet de cet article.

JPH. G.

9° *Tarif des tôles et des fers propres à la fabrication de l'acier*¹. — « Faut-il, dans l'intérêt de notre marine, admettre en franchise de droits les fers destinés à la construction des navires engagés dans la navigation internationale²? »

Cette question n'aurait-elle pas été convenablement suivie de cette autre ?

Faut-il, dans l'intérêt de nos voies de communication, admettre en franchise de droits les fers destinés à la construction des railways ?

Et de cette autre encore :

Faut-il, dans l'intérêt de nos estomacs, admettre en franchise de

¹ M. Bastiat s'occupe spécialement du fer ; mais tout ce qu'il dit s'applique parfaitement aux aciers. Ajoutons que nos fers, pas plus que les fers belges et les fers anglais, ne sont propres à la fabrication de l'acier. Les minerais de Suède ont seuls jusqu'ici donné des fers susceptibles d'une bonne cémentation, et l'on n'a point encore trouvé le moyen d'aciérer régulièrement ceux que l'on obtient dans l'Ariège avec les forges dites *catalanes*, dans lesquelles le minerai est directement transformé en fer sans passer par l'état intermédiaire de fonte. Une autre considération, que M. Horace Say pourra reproduire pour donner à cette question toute l'importance qu'elle mérite, c'est qu'on a évalué à un cinquième de la journée, le temps perdu par les ouvriers français à préparer, repasser, affûter leurs outils ; or, un cinquième sur quatre millions d'hommes équivaut à une perte de travail immense. Encore une observation : M. le ministre ne parle que des fers propres à fabriquer l'acier ; pourquoi n'agitait-on pas la question du tarif de l'acier lui-même ? car enfin, les fabricants d'acier allemands, anglais et belges, achètent aussi leurs fers en Suède ; et nos fabricants, s'ils pouvaient se procurer la matière première sans tarif, n'auraient plus de motif pour réclamer la protection. (Note de la rédaction.)

² Un amendement de M. Berryer à la loi de douanes était ainsi conçu : « Les tôles et fers français employés à la construction des navires en fer destinés exclusivement à la navigation internationale, donneront droit à une prime de 15 francs les 100 kilogrammes. » — « Les tôles et fers pris à l'entrepôt et employés à la construction des navires en fer destinés exclusivement à la navigation internationale, seront exempts de tous droits de douanes. » La prime demandée par M. Berryer ne tarderait pas à dépasser un million. (Note de la rédaction.)

droits les fers destinés au labourage des terres, et par là à la production des subsistances?

Quoi qu'il en soit, restreignons-nous dans la proposition du ministre.

Remarquons d'abord comment elle est posée.

Il ne s'agit pas de recevoir du fer étranger pour construire toutes sortes de navires, mais seulement les navires destinés à la navigation internationale. Pourquoi cela? La raison en est simple. Il y a deux sortes de navigation, celle qui se fait de France à France, ou de métropole à colonie et réciproquement. Cela s'appelle : *la navigation réservée*. Ici on tient le consommateur à la gorge, et il faut qu'il paye. Que le navire soit lourd, mauvais marcheur, qu'il revienne à un prix exorbitant, et grève inutilement les objets transportés d'un fret onéreux, c'est ce dont notre législation ne se met pas en peine, ou plutôt, c'est ce qu'elle cherche. Le consommateur est là, tout disposé à se laisser exploiter, et l'on n'y fait faute.

Mais la *navigation internationale* est soumise, dans une certaine mesure, à la concurrence extérieure. Il arrive généralement que les armateurs et marins étrangers se contentent d'un moindre fret que les nôtres, et ils ont l'audace de rendre les marchandises dans nos magasins avec une grande économie à notre profit.

Comme il est de principe chez nous que le public, en tant que consommateur, ne doit jamais être compté pour rien, si ce n'est pour être rançonné, et que ce n'est qu'en qualité de producteur que chaque travailleur doit être protégé, c'est-à-dire mis à même de tirer sa part de la curée, on conçoit aisément que le législateur a dû se préoccuper des moyens de soutenir notre marine nationale, en faisant retomber sur les masses les pertes que lui occasionne son impuissance ou son incapacité.

C'est ce qui a été fait. On s'est dit : L'étranger porte en France telle marchandise pour vingt francs; nos armateurs ne peuvent la porter que pour vingt-cinq francs. Mettons une taxe de cinq francs sur cette marchandise quand c'est l'étranger qui la porte, et il sera exclu de nos ports. Dès lors, nos armateurs feront la loi et hausseront leur fret à 25 francs. — C'est là l'origine de la surtaxe consignée dans nos tarifs à la colonne qui a pour titre : *Par navires étrangers*.

En thèse générale, le calcul était mauvais. En effet, il est incontestable qu'à ce système l'acheteur perd cinq francs, tandis que l'armateur ne les gagne pas, puisque, d'après l'hypothèse, il ne peut opérer le transport même à 24 francs. Mais enfin on était autorisé à penser qu'au moyen de cette surtaxe au préjudice du public, le but immédiat de la mesure serait atteint, et que notre marine serait en mesure de lutter contre la concurrence étrangère.

Il n'en a pas été ainsi. Malgré le doux oreiller de la surtaxe, on a pu voir dans un article de la *Presse*, et d'après des chiffres soigneuse-

ment relevés de documents officiels, qu'il n'est pas une peuplade sur la surface du globe qui n'envahisse et ne restreigne d'année en année notre modeste part de l'*intercourse*.

J'ai dit ailleurs : *Protection, c'est spoliation*. C'est là son côté odieux.

J'aurais pu dire aussi : *Protection, c'est déception*. C'est son côté ridicule.

Car si la protection pèse sur le public, au moins devrait-elle soutenir l'industrie qu'elle prétend favoriser. Comment donc se fait-il que notre marine ne puisse opérer les transports quand la France lui paye pour cela, outre le prix naturel du fret, une prime énorme cachée sous la surtaxe?

On ne prend pas garde à une chose, c'est que la protection a deux tranchants. Chacun de nous regarde avec cupidité la part qu'elle lui permet de puiser dans le fonds commun de la spoliation ; mais nous fermons les yeux sur la part qu'elle nous force d'y verser. Le marin français a pour lui les droits différentiels, sa liste civile, cela est vrai. Mais il n'y a pas une planche, un clou, un bout de corde, un lambeau de toile, une tache de goudron qu'il n'ait surpayé en vertu du régime protecteur. Le biscuit qui le nourrit, le paletot qui le couvre, le soulier qui le chausse ont payé la taxe au monopole ; en sorte que ce que la protection lui a injustement conféré en gros, elle le reprend injustement et amplement en détail. Voilà pourquoi notre marine est aux abois.

Maintenant il se présente plusieurs moyens de la relever.

Le plus efficace, le seul efficace selon nos principes, serait de détruire ce régime sous lequel elle succombe. Nous savons qu'il n'y faut pas songer de longtemps. Aussi nous nous proposons de n'examiner que les moyens qui sont en harmonie avec les principes qui dominent notre législation commerciale, principes d'après lesquels le sacrifice des intérêts généraux est toujours de droit.

Dans le sens de cette théorie, le moyen le plus sûr, le plus décisif, le plus logique, serait de faire entrer tous les transports par mer dans la navigation réservée ; de remplacer la surtaxe par la prohibition, et de déclarer qu'à l'avenir la France ne recevra plus rien dans ses ports qui n'y arrive par navire français. Je m'étonne que M. le ministre n'y ait pas songé, et j'espère qu'il me saura gré de lui avoir suggéré cette idée, quoique, à vrai dire, je n'aie pas le mérite de l'invention. Les journaux ne se font faute de le pousser dans cette voie. Avons-nous besoin de charbons anglais ? Accordez, disent-ils, le privilège du transport aux navires nationaux. — Mais ce sera plus cher ! — Qu'importe ? c'est l'affaire du public, qui ne s'en soucie guère.

Après ce moyen héroïque, celui qui se présente le plus naturellement, c'est, sinon de convertir la surtaxe en prohibition, du moins de la renforcer. Si la surtaxe est bonne en principe, elle n'a pu faillir

que parce qu'elle est trop modérée. Ne pas la relever, c'est nier implicitement sa justice ou son efficacité; c'est rejeter le principe même de la protection. Pourquoi donc M. le ministre n'a-t-il pas recouru à ce moyen qui n'est pas nouveau, qui n'est que le développement et le complément d'une mesure universellement adoptée? Pourquoi? Parce que; sans doute, il entrevoit plus ou moins confusément la *déception* qui est au bout de ces expédients, comme je le disais tout à l'heure. Voyez en effet dans quel cercle vicieux on s'engagerait! — Elever la surtaxe, c'est renchérir le fret; renchérir le fret, c'est grever la marchandise; grever la marchandise, c'est rompre l'équilibre que la protection a voulu fonder entre notre industrie et l'industrie étrangère. Rompre cet équilibre, c'est se condamner à le rétablir par l'exhaussement du tarif général; exhausser le tarif, c'est renchérir les armements; c'est provoquer de nouvelles surtaxes, lesquelles auront les mêmes effets, deviendront causes à leur tour, et ainsi de suite à l'infini.

Ce second moyen ayant été jugé inexécutable, il paraît que M. le ministre s'est enfin avisé que l'on devrait demander à la liberté ce qu'on n'a pu obtenir de l'arbitraire. Il s'est dit : La France, sans doute, naviguerait au même prix que les autres nations, si les matériaux qui entrent dans la construction de ses vaisseaux n'étaient pas grevés de droits qui en élèvent démesurément le prix.

En conséquence, il consulte les Conseils pour savoir s'il ne conviendrait pas d'admettre en franchise les fers qui entrent dans la construction de nos navires.

Évidemment, cette mesure serait par elle-même inefficace, et il faut la considérer comme un premier et timide essai dans la voie de la liberté commerciale. Le raisonnement de M. le ministre doit le conduire à adopter la même politique pour le bois, le cuivre, le chanvre, la toile, etc., etc.

Le fer, en effet, est de si peu d'importance dans un bâtiment en bois, doublé, cloué et chevillé en cuivre, que la mesure que médite M. le ministre ne peut pas affecter sensiblement le cours du fret. Cela est si évident qu'on est porté à croire, quoique M. le ministre ne le dise pas, qu'il a eu en vue les navires et surtout les bateaux à vapeur entièrement construits en fer.

Mais alors pourquoi ne pas admettre en franchise de droits les navires en fer eux-mêmes de construction étrangère?

Oh! dit-on, c'est que nos constructeurs veulent être protégés. — Mais si vous voulez écouter tous les quêteurs de monopole, vous ne pourrez pas admettre le fer, car nos propriétaires de forêts, nos maîtres de forges, nos actionnaires de mines ne sont pas très-disposés à abandonner leur part de protection. — Vous ne pouvez servir deux maîtres, il faut opter. Est-ce pour le public ou pour les constructeurs que vous êtes ministre?

Examinons donc la question en elle-même. Elle est bien restreinte, comme on le voit. Les navires en bois, c'est-à-dire la marine actuelle tout entière est hors de cause. Il s'agit de navires en fer, d'une marine future et éventuelle. La question que nous avons à résoudre est celle-ci :

« Vaut-il mieux admettre en franchise de droits le fer étranger destiné à la construction des navires, ou les navires en fer eux-mêmes de construction étrangère? »

Il serait assez curieux de voir d'abord comment elle a été traitée, au point de vue du principe prohibitif, par un journal spécial fort accrédité en ces matières, le *Moniteur industriel*. La libre admission du fer pour la destination dont il s'agit a été insinuée pour la première fois, à ma connaissance, dans un article récent de ce journal.

Il n'est pas possible de faire du régime prohibitif une satire plus naïve à la fois et plus sanglante, et il semble que le but secret de l'auteur de cet article est de confondre et de ridiculiser ce système en le montrant sous un aspect vraiment burlesque. Quoi! vous convenez que notre marine marchande est chassée de tous les ports de l'Océan par la marine étrangère! Vous en cherchez la cause; vous trouvez que les matériaux qui entrent dans la construction de nos navires nous coûtent, dans la proportion de 300 pour 100, plus cher qu'aux Anglais; vous établissez vous-même qu'à cette cause d'infériorité viennent s'ajouter le haut prix du combustible, l'insuffisance de l'outillage, l'inexpérience des constructeurs et des ouvriers; vous ne disconvenez pas que c'est le régime de la prohibition qui a placé notre marine dans cette situation humiliante et ridicule, et après tout cela, vous concluez... au maintien de ce régime!

Et remarquez comme la rapacité du monopole est habile à faire argument de tout, même des données les plus contradictoires! Lorsque, délivré de toute concurrence, il est parvenu à créer dans le pays une industrie factice, à détourner vers un emploi onéreux les capitaux et les bras, et à couvrir ses pertes par des taxes déguisées mais réelles, quelle est la raison sur laquelle il s'appuie pour prolonger et perpétuer son existence? Il montre ces capitaux que la liberté va détruire, ces bras qu'elle va paralyser; et cet argument a tant de puissance qu'il n'est pas encore de ministère ou de législature qui ait osé l'affronter. « C'est un malheur, disent humblement les intérêts privilégiés, que la protection nous ait jamais été accordée. Nous comprenons qu'elle pèse lourdement sur le public. Nous avons cru que, grâce à cette protection dont la loi a entouré notre enfance, nous parviendrions bientôt à voler de nos propres ailes, à *marcher dans notre force et notre liberté*. Nous nous sommes trompés. La société a partagé notre erreur. C'est elle, pour ainsi dire, qui nous a appelés à l'existence. Elle ne peut plus maintenant nous laisser mourir. Nous avons des *droits acquis*. »

Aujourd'hui ce terrible argument est pris à rebours. « Nous n'a-

vons pas encore employé le fer à la construction des navires. Il n'y a ni bras ni capitaux engagés dans cette voie. D'ailleurs, les matériaux, le combustible, les outils, les entrepreneurs, les ouvriers nous manquent. En outre, cette branche d'industrie exige des connaissances spéciales dans les procédés de fabrication que nul ne possède, et *bien peu de personnes sont en état de la naturaliser chez nous*. Donc, pour l'implanter dans le pays, pour lui donner l'être, la protection est loin de suffire, c'est la prohibition absolue qu'il nous faut. »

Dites donc que ce n'est pas notre marine qui vous préoccupe, mais vos privilèges. Si sérieusement vous vouliez une marine marchande, vous laisseriez la France échanger avec l'Angleterre des vins contre des navires en fer. Ils ne reviendraient pas plus cher aux armateurs de Bordeaux qu'à ceux de Liverpool, et la concurrence serait possible.

Il est vrai que l'auteur de l'article insinue ici le moyen proposé par M. le ministre, la libre introduction du fer destiné à la construction.

Mais n'a-t-il pas lui-même prouvé d'avance l'inefficacité de ce moyen quand il a dit, avec raison, que ce n'est pas seulement le prix de la matière qui renchérit nos navires, mais encore et surtout l'infériorité de notre mise en œuvre? quand il a fait observer que notre pays n'était pas disposé pour ce genre d'industrie, qu'il ne le serait pas de longtemps, que les établissements, les machines, le charbon, tout lui manque à la fois?

Au mois de juillet dernier j'étais à Liverpool. Un honnête quaker, M. Baines, de la maison Hogson et compagnie, me fit visiter ses ateliers de construction. Je vis sur le chantier un immense navire tout en fer, quille, membrures, bordages, etc. Après avoir examiné d'innombrables machines que je ne décrirai pas (et pour cause, car je n'en sais guère plus là-dessus que ce pauvre Tristan qui ne put jamais comprendre le mécanisme d'un tourne-broche); après avoir vu d'énormes poinçons, de gigantesques ciseaux trouser, tailler, festonner des planches de fer de deux centimètres d'épaisseur, comme si c'eût été de la pâte de jujube, j'eus avec M. Baines la conversation suivante :

« Ces navires en fer reviennent-ils plus cher que les navires en bois? — A peu près. La matière est, il est vrai, plus chère, mais on la travaille avec une telle facilité, une telle précision, le système de l'étalonnage présente tant d'avantages, que cela compense bien et au delà le prix du fer. — En quoi donc consiste la supériorité de ce nouveau mode de construction? — Le navire dure plus; les pièces qui le composent se changent plus facilement; il a moins de tirant d'eau, il est plus léger, et comme le tonnage se calcule par les trois dimensions, il porte plus à tonnage égal, et économise les taxes à la marchandise. — En sorte, lui dis-je, que, la concurrence s'en mêlant, c'est le consommateur qui profitera de ces avantages; vos armateurs baisseront le prix du fret; et nous, Français, qui avons déjà tant de mal à lutter contre vos navires en bois, nous serons tout à

fait évincés par vos navires en fer. — Cela est probable, me dit-il, à moins que vous ne fassiez comme nous, ou, si vous ne pouvez, que vous n'achetiez nos bâtiments. — Pourriez-vous me démontrer par des chiffres ces deux points décisifs, 1° les navires en fer ne reviennent pas plus cher que les navires en bois; 2° ils portent plus à tonnage égal? — Venez chez moi; tous mes livres sont à votre disposition. — Est-ce que vous ne craignez pas de divulguer des secrets qui font votre fortune? — Ce n'est pas le secret, mais la publicité qui fera ma fortune. Plus on sera convaincu de la supériorité des navires en fer, plus je recevrai des ordres de construction. D'ailleurs, si mes procédés sont bons, comme je le crois, je ne demande pas mieux que l'humanité en profite, et, quant à moi, quel que soit le sort de cette industrie, j'ai la confiance d'utiliser toujours l'amour du travail et le peu de connaissances qu'il a plu à la Providence de me donner.»

Je regrettai, on le croira sans peine, que le temps ne me permit pas de compulsier les livres que l'honnête quaker mettait si loyalement à ma disposition. Si j'avais pu prolonger mon séjour à Liverpool, je serais sans doute en mesure de soumettre aujourd'hui aux Conseils des documents précieux sur la question dont ils sont saisis.

Quoi qu'il en soit, le premier moyen de relever notre marine, l'admission des bâtiments en fer de construction étrangère, est d'une efficacité incontestable, puisqu'il donnerait aux armateurs de Bordeaux, de Nantes et du Havre des navires qui leur reviendraient au même prix qu'aux armateurs de Liverpool, de Londres, et de Bristol.

Il est d'une exécution facile. Il ne complique en rien les opérations de la douane; il ne blesse pas ce qu'on nomme les *droits acquis*, ni ceux des constructeurs, puisque ce genre d'industrie n'a pour ainsi dire pas encore chez nous d'existence sérieuse; ni ceux des maîtres de forges, puisque le fer ainsi introduit ne ferme aucun débouché à notre production métallurgique, n'en diminue pas l'emploi actuel et ne peut par conséquent en affecter le prix.

Le second moyen, l'admission en franchise de droits du fer destiné à la construction, a-t-il les mêmes avantages? ne présente-t-il pas de graves inconvénients?

On a déjà vu que, tout en le proposant, le *Moniteur* s'était chargé de démontrer sa disproportion avec le but qu'on a en vue.

Non-seulement il est illusoire, mais il ouvre à l'industrie un avenir si effrayant, que je me vois forcé, afin que le public ne soit pas pris au dépourvu, d'invoquer encore un moment son attention.

Je suis surpris qu'on ne soit pas frappé, comme je le suis moi-même, des tendances vraiment exorbitantes et dangereuses dans lesquelles la France laisse s'engager l'administration des douanes.

Certes, c'était bien assez que cette institution, d'abord purement fiscale, se fût convertie en un instrument soi-disant de protection, en

réalité de privilèges et de monopoles : dès lors les travailleurs se sont aussi transformés en solliciteurs ; ils ont assailli le gouvernement pour lui arracher la faculté de rançonner la nation, comme les quêteurs de place l'assiègent pour acquérir le droit d'exploiter le budget ; et le pouvoir, détourné de sa véritable et simple mission, qui est de garantir à chacun sa liberté, sa sûreté et sa propriété, s'est vu chargé encore de l'effroyable tâche de satisfaire à toutes les prétentions des classes laborieuses, d'assurer à chaque industrie les moyens de se soutenir et de se développer, et cela par le jeu des tarifs, par des combinaisons de taxes, par l'octroi à quelques-uns de ce qu'il parvient à arracher à tous.

Cependant la douane, obéissant à de fausses notions dont elle n'est pas responsable, puisqu'elle les reçoit du public, procédait au moins à son œuvre nouvelle par mesures générales et uniformes, lorsqu'il y a trois ans, elle déposa dans le traité belge le funeste germe des *droits différentiels*. A partir de cette époque, il fut établi en principe que les taxes d'importation pourraient varier selon les pays de provenance, selon le cours des denrées dans chacun de ces pays, selon leur distance, ou même, qu'on me passe l'expression, selon la température des passions, des animosités et des jalousies nationales. Ainsi la douane n'a plus borné ses prétentions à être un instrument de protection, elle est devenue une arme offensive, un moyen politique d'agression. Elle a dit à un peuple : « Tu es ami, nous admettrons tes produits à des conditions modérées. » A un autre : « Nous te haïssons, notre marché te sera fermé. » Qui ne voit combien ce caractère hostile imprimé à la douane augmente les chances de guerre déjà si nombreuses que les tarifs recèlent dans leur sein ? Qui ne comprend que ce sont les factions désormais qui se combattront sur le terrain des questions douanières ? Qui ne s'aperçoit avec effroi qu'un nouvel horizon a été ouvert à de diaboliques alliances entre les cupidités industrielles et les intrigues politiques ?

Voici maintenant que les droits de douane varieront, non plus seulement selon les pays de provenance, mais encore suivant la destination de la marchandise.

Voyez comme s'élargit insensiblement le rôle du douanier !

D'abord, il n'avait qu'une question à adresser à la marchandise. « Qu'es-tu ? » Sur la réponse il prélevait la taxe, et tout était dit.

Plus tard, le dialogue s'est étendu à deux questions : « Qu'es-tu ? — Du fil. — D'où viens-tu ? — Que t'importe ? — Il m'importe que si tu viens de Bruxelles, tu payeras dix ; et si tu arrives de Manchester, tu payeras trente. » C'était bien le moins qu'on pût accorder à la ligue du monopole avec l'anglophobie.

Maintenant, voici que le douanier aura droit à trois interrogations. « Qu'es-tu ? — Du fer. — D'où viens-tu ? car le droit varie selon que la nature t'avait déposé dans les mines du Westergothland ou dans celles

de la Cornouailles. — Je viens de la Cornouailles. — A quoi es-tu destiné? car le droit varie encore suivant que tu vas devenir navire ou charrue. »

Ainsi la douane gagne tous les jours du terrain. De *fiscale* qu'elle était, elle s'est faite protectrice, puis diplomate, ensuite industrielle. La voilà qui va s'immiscer dans tous nos travaux, se faire juge de leur importance relative; non plus par des mesures générales, mais par une inquisition de détails qui ira jusqu'à nous demander compte de l'emploi de tous les matériaux que nous aurons à mettre en œuvre.

Mais laissons de côté ce principe exorbitant et nouveau qu'on veut introduire dans nos tarifs; sermons les yeux au vaste horizon qu'il ouvre à la douane. A-t-on du moins songé aux difficultés de l'exécution? Si les droits d'entrée varient pour chaque marchandise en raison de l'infinie variété de ses usages, il faudra donc que la douane ait l'œil sur elle dans toutes ses transformations. Il faudra donc qu'elle pénètre dans le chantier du constructeur, qu'elle s'y installe jour et nuit, qu'elle y dresse sa tente, qu'elle constate les *déchets* et les *manquants*, en un mot, il faudra qu'elle soit armée de l'*exercice* avec son cortège d'entraves, de mesures préventives, d'acquits à caution, de laissez-passer, de passavants, de passe-debout, que sais-je? Pour peu que le principe s'étende à d'autres matériaux, nos ateliers, nos magasins, nos bureaux, nos livres même ne devront plus avoir de secrets pour MM. les employés; nos maisons, nos armoires, nos chambres n'auront plus pour eux de verroux ni de serrures; une autre institution méritant bien le titre énergique de *droits-réunis* pèsera sur la France; la législation qui régit les débitants de boissons, de spéciale qu'elle est, deviendra générale, et nous serons tous ainsi ramenés à cette *égalité devant la loi* si chère au prédécesseur du ministre actuel des finances, laquelle aura pour niveau commun la *condition du cabaretier*¹.

Qu'on ne dise pas que ces craintes sont exagérées. Je défie qu'on me prouve que l'on peut faire pénétrer dans les tarifs le principe des *droits variables selon la destination de la marchandise*, sans investir aussitôt la douane de l'*exercice*, ou de quelque chose de semblable sous un autre nom.

Messieurs les conseillers *généraux* des manufactures et du commerce, messieurs les simples conseillers de l'agriculture, vous êtes presque tous des hommes du Nord; vous n'avez guère à vous débattre sous l'inquisition des *droits-réunis*; vous savez à peine ce que c'est. Prenez garde que la douane ne se charge un jour de vous l'apprendre, et ne méprisez pas ce cri d'alarme qui s'élève dans un pays parfaitement instruit par l'expérience.

¹ Lorsque M. Humann empirait d'année en année le sort des propriétaires de vignes, il disait: « De quoi se plaignent ces messieurs? relativement à celle des cabaretiers, leur condition est *privilegiée*, et la Charte me fait un devoir de faire triompher le principe de l'*égalité*. »

Je conclus, 1° que ce qu'il y aurait de mieux à faire, sans se préoccuper des intérêts de la marine plus que de ceux de l'agriculture et des fabriques, ce serait d'abaisser les droits sur le fer étranger quelle que fût sa destination. Ce n'est pas à la douane, c'est à l'industrie à demander, comme le statuaire de la fable :

Sera-t-il dieu, table, ou cuvette?

2° Que si l'on veut favoriser notre marine marchande, le moyen le plus simple est de permettre à nos armateurs d'acheter des navires en fer et même en bois au meilleur marché possible dans tous les chantiers du monde ;

3° Que la libre admission du fer destiné à la construction est une mesure qui n'a qu'un bon côté, qui est d'être la plus sanglante satire que l'on puisse faire du régime prohibitif ; car elle implique l'aveu que ce régime a paralysé notre marine, et il n'y a aucune raison pour ne pas reconnaître qu'il a exercé la même influence sur l'ensemble de toutes nos industries. Mais relativement au but cherché, cette mesure est complètement inefficace ; elle a en outre l'immense inconvénient de compliquer nos tarifs, et de déposer dans le terrain de la douane le germe dangereux de l'exercice, germe que l'atmosphère bureaucratique ne manquera pas de développer rapidement.

F. BASTIAT,

Membre du Conseil général des Landes.
