

« De la suppression des péages »

Extrait du livre de Guillaume-François Le Trosne¹
De l'administration provinciale et de la réforme de l'impôt, 1779

¹ Juriste (élève de Joseph Pothier) et économiste (école des physiocrates), né à Orléans en 1728, mort à Paris en 1780.

“Les droits sur le commerce & sur le transit ont un double inconvénient ; c'est de nuire au débit & à la valeur & de renchérir les frais de transport, & celui de nuire au débit & à la valeur & de renchérir les frais de transport, & celui de faire perdre au commerce un temps précieux, de barrer les chemins & les rivières, d'augmenter les frais par les retards, de le gêner par des formalités sans nombre, dont l'omission l'expose à des contraventions. Cet inconvénient l'emporte de beaucoup sur le premier, & rend la surcharge bien plus forte que la valeur du droit levé, parce que ces droits, tous modiques ordinairement, sont semés de distance à autre, de manière que le commerce se trouve forcé de s'arrêter à tout instant pour acheter le droit d'aller plus loin.

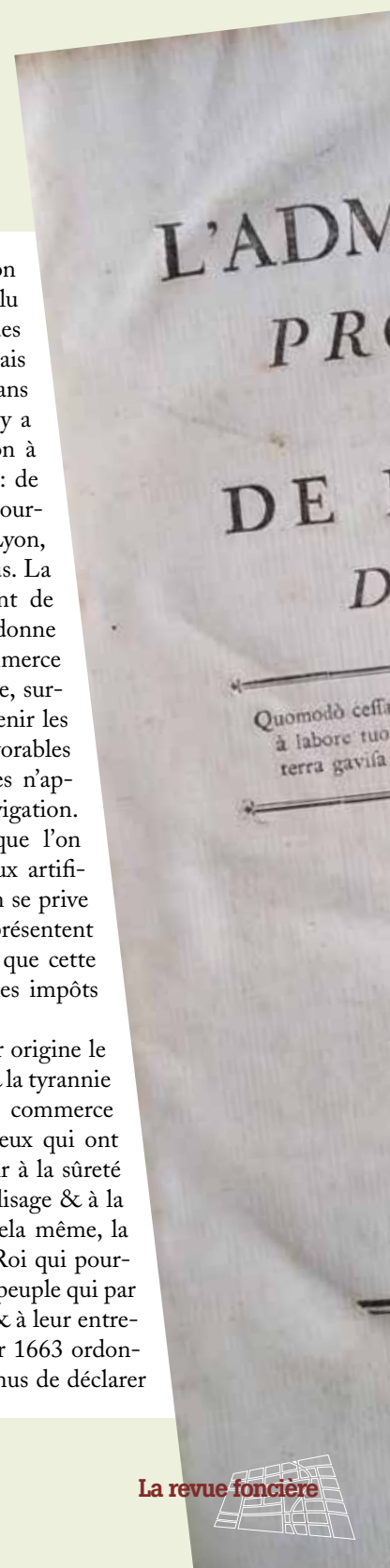
Il n'est plus question ici des péages & autres droits de cette nature perçus pour le compte du Roi. Quand même il s'en trouveroit qui n'eussent pas été compris au bail de la Ferme, ils doivent être, sans distinction, supprimés avec elle. Il s'agit de ceux qui appartiennent à des Seigneurs ou à des Communautés.

On n'a pas d'idée de l'excès auquel ces droits sont multipliés. On en trouve un exemple bien authentique & bien remarquable dans le cinquième volume des Ephémérides de 1775. C'est un procès-verbal dressé par le sieur Blanchet, Commissaire de Paris, envoyé par le Prévôt des Marchands & les Echevins exprès pour constater le nombre & le montant des droits qui se paient sur les marchandises qui viennent à Paris par l'Allier & la Loire (péages augmentés en 1771 de 8 sous pour livre). Il en résulte qu'un bateau de vin de Languedoc, Dauphiné ou Roussillon, qui a remonté le Rhône, & qui descend la Loire pour aller à Paris par le canal de Briare, paie en route, sans compter les droits du Rhône, trente-cinq à quarante sortes de droits, non compris les entrées de Paris (qui en valent bien deux cents comme ceux de la route), & que ces droits se paient en seize ou dix-huit endroits ; que ces paiements multipliés obligent les voituriers à employer douze ou quinze jours de plus par voyage qu'ils n'en mettroient si du moins tous ces droits étaient réunis en un seul bureau, & s'ils n'étoient pas obligés de s'arrêter à chaque instant pour faire des déclarations, souffrir des visites, prendre des congés, visa, acquis à caution, passavans, &c.

On peut voir aussi dans le neuvième volume des Ephémérides de la même année, un mémoire sur les péages du Rhône & rivières

affluentes. Il y a des siècles qu'on s'en plaint. Plusieurs fois on a voulu y remédier, & le Roi a nommé des Commissions pour les examiner ; mais les réformes projetées sont restées sans exécution. De Pontarlier à Lyon il y a vingt-cinq à trente péages : de Lyon à Aigues-mortes il y en a davantage : de sorte que ce qui coûte 10 sous en Bourgogne, revient à 15 & 18 sous à Lyon, & à Aigues-mortes à plus de 25 sous. La surcharge & les gênes qui résultent de ces péages sont telles, qu'on abandonne la route par eau, & que tout le commerce de Marseille à Lyon se fait par terre, surtout depuis que l'on a soin d'entretenir les grandes routes. Mais quelque favorables que soient les belles chaussées, elles n'approchent pas les avantages de la navigation. Est-il donc croyable que tandis que l'on construit à si grand frais des canaux artificiels pour favoriser la circulation, on se prive volontairement de la facilité que présentent les grands fleuves, & qu'on souffre que cette communication soit obstruée par les impôts & les péages ?

La plupart de ces péages ont pour origine le désordre du gouvernement féodal, & la tyrannie des Seigneurs, qui rançonnoient le commerce à l'envi. Les plus favorables sont ceux qui ont été concédés à la charge de pourvoir à la sûreté des chemins, à leur entretien, au balisage & à la sûreté de la navigation. Mais par cela même, la plupart n'ont plus d'objet. C'est le Roi qui pourvoit à la sûreté des chemins ; c'est le peuple qui par corvée travaille à leur construction & à leur entretien. Aussi la Déclaration de Janvier 1663 ordonnoit-elle que les péagers seroient tenus de déclarer



dans le mois s'ils vouloient abandonner leurs péages, ou réparer les ponts & les chemins. Cette loi sage, ainsi que bien d'autres, est restée sans effet, & les péages ont subsisté sans que ceux qui les lèvent remplissent les conditions qui seules pourroient en légitimer la perception.

Tous les péages indistinctement doivent être supprimés dans tout le Royaume. Il faut charger les Pays d'Etats de liquider et rembourser tous ceux qui se trouvent chez eux ; les Conseils Provinciaux

liquideront les autres. On ne doit excepter que les péages établis en faveur de ceux qui ont construit les canaux, & qui sont le prix de leurs avances. L'Etat ne pourroit les en priver qu'en leur remboursant leurs dépenses ; et il devoit le faire.

Les autres sont si peu favorables, qu'on doit être sévère dans l'examen. Il faut supprimer sans indemnité ceux qui sont usurpés, & regarder comme tels ceux qui ne sont pas fondés en titres bien authentiques, ceux qui ont excédé les titres dans la perception, (n'est-ce pas assez qu'on les dispense de la restitution ?), enfin ceux qui n'ont eu ces péages qu'à la charge d'un service qu'ils ne font plus.

Les péages bien fondés en titres doivent être liquidés, déduction faite des frais de perception, avec un intérêt à quatre pour cent. Il est à croire que la charge qui en résultera ne sera pas bien considérable, parce que les Pays d'Etats seront chargés de rembourser les leurs. Quant aux péages qui ont été donnés par engagement, ils seront faciles à liquider.

En rendant la liberté au commerce des grains, le Roi a senti que l'opération serait imparfaite, tant que la circulation serait gênée ou grevée par des droits ; & il en a ordonné la suppression. Cependant ils continuent de subsister, & la liquidation ne s'en fait point. Il est tout simple d'en charger les Conseils Provinciaux.

Ne pourroit-on pas regarder comme une suite de cette opération bienfaisante la suppression des bannalités ? Un privilège exclusif est un impôt indirect. Il doit entrer dans le plan d'une réforme générale de les supprimer & liquider. Le Grand-Duc de Toscane vient de donner l'exemple de cette suppression. Il y a aussi à supprimer, dans plusieurs endroits. Quand on voudra sincèrement le bien, toute ces petites opérations particulières ne tiendront pas six mois. Le gouvernement n'a nullement besoin de s'en mêler, que pour supprimer, & autoriser les Conseils à liquider. Ce ne sera pas lui qui en paiera ni les arrérages, ni les capitaux. Qu'il est facile de faire le bien, quand il ne s'agit que de vouloir ! ”

L'orthographe et la ponctuation du texte original ont été respectées.

Imprimé en Suisse, en 1779, l'ouvrage fut interdit l'année suivante sous la pression de l'Eglise (il préconisait de supprimer les exemptions fiscales du clergé). Il fut réédité à titre posthume, en 1788, avec le soutien de Necker.

DE MINISTRATION OVINCIALE, ET LA RÉFORME E L'IMPÔT.

vit exactor, quievit tributum?... Cum requiem dederit tibi Deus
, & à concussione tuâ, & à servitute durâ quâ antè servisti....
est & exultavit. *ISAÏ. cap. 14.*



A B A S L E.

M. D C C. L X X I X.