

Plan de M. Alary sur la réunion de la poste aux lettres et de la poste aux chevaux, en annexe de la séance du 22 août 1790

Citer ce document / Cite this document :

Plan de M. Alary sur la réunion de la poste aux lettres et de la poste aux chevaux, en annexe de la séance du 22 août 1790.
In: Archives Parlementaires de 1787 à 1860 - Première série (1787-1799) Tome XVIII - Du 12 aout au 15 septembre 1790.
Paris : Librairie Administrative P. Dupont, 1884. pp. 219-227;
https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1884_num_18_1_8039_t1_0219_0000_6

Fichier pdf généré le 08/09/2020

PREMIÈRE ANNEXE

A LA SÉANCE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE
DU 22 AOUT 1790.

NOTE PAR M. ANSON sur l'opinion de M. l'abbé Maury, concernant la dette publique (1).

NOTA. — M. Anson ayant fait imprimer et distribuer aux membres de l'Assemblée nationale une note en réponse aux critiques de M. l'abbé Maury, nous l'insérons dans les *Archives*, comme faisant partie de documents parlementaires de l'année 1790.

M. l'abbé Maury vient de faire imprimer et distribuer une *opinion sur les finances et sur la dette publique*. Je laisse à ses lecteurs le soin de juger si cet écrit, sur une matière qui ne lui est pas familière, ajoutera quelque chose à la réputation que ses talents lui ont acquise; mais je dois rectifier une erreur qui se trouve placée sous mon nom à la page 10. M. Maury me fait dire une chose inintelligible; je vais l'expliquer. Voici ses propres expressions: *M. Necker nous a dit que les dépenses extraordinaires, pour l'année 1789, montaient à 105 millions. Il est vrai que lorsque j'en témoignai ma surprise au comité des dix, dont j'avais l'honneur d'être membre, l'accommodant M. Anson me répondit qu'il allait en retrancher 40 millions dans un instant; il prit la plume et tint parole. J'admirerai longtemps ce talent merveilleux avec lequel on réduit en un instant de 40 millions une dépense déjà faite; et j'en ai rappelé plusieurs fois le souvenir à ce même M. Anson, qui m'a reproché depuis, à la tribune, de vouloir effrayer les créanciers de l'Etat.*

Un seul mot va éclaircir l'observation très-simple que je fis alors dans le comité sur l'aperçu de M. Necker; c'est que cet aperçu n'était point, quoiqu'en dise M. l'abbé Maury, l'état des dépenses extraordinaires faites en 1789, mais le projet de celles à faire en 1790; je l'ai plusieurs fois répété à M. Maury, qui paraît l'avoir autant de fois oublié. La voilà fort abrégée cette *longue admiration*, que se promettait M. l'abbé Maury sur mon talent de réduire en un instant une dépense déjà faite; si j'avais ce talent merveilleux, la dette publique ne nous embarrasserait pas tant.

Lorsque nous examinâmes, au mois de décembre 1789, l'état des dépenses extraordinaires projetées pour 1790, je proposai, j'en conviens, d'en retrancher environ 40 millions qui ne me paraissaient pas absolument indispensables: je croyais qu'ils devaient, pour la plus grande partie, rester dans l'arriéré non liquidé dont le comité projetait dès lors de différer le paiement jusqu'à son entière liquidation; j'insistais beaucoup sur cette opération, qui fut décrétée un mois après par l'Assemblée nationale avec l'approbation universelle: il était conséquent de ne pas vouloir adopter l'emploi d'une somme considérable qui paraissait former une partie de l'arriéré; ce n'était pas être si *accommodant* que de s'opposer à 40 millions de dépenses proposées par les ministres.

Si j'avais le temps de faire une brochure, je m'attacherais avec quelque plaisir à détruire de nouveau l'effroi que voudrait toujours nous inspirer M. l'abbé Maury, sur la situation de nos

finances; car, en vérité, j'aime mieux le rôle de celui qui rassure, que de celui qui effraie; mais son ouvrage ne changera rien à la nature des choses.

Il se divise naturellement en trois parties: dans la première, M. l'abbé Maury reproche à M. Necker de répandre de l'obscurité sur nos finances et de négliger les grandes routes de la renommée. Il me semble, que celui qui, le premier, nous a rendu un compte public, et qui depuis a fait présent à la nation du célèbre traité sur l'administration des finances de la France, ne doit pas être fort alarmé de cette amère censure.

La seconde partie de l'opinion de M. l'abbé Maury présente des calculs sur la dette publique, qu'il avait communiqués au comité des finances et qui assurément n'y avaient pas été adoptés. Le tableau authentique de votre dette, que présente, dans ce moment même, le comité, est la meilleure réponse aux exagérations de M. l'abbé Maury. J'ai dit hautement, dans l'Assemblée nationale, que la dette publique, tant constituée qu'exigible, était d'environ 14 milliards et demi; les calculs définitifs du comité justifient mon assertion, puisque dans le total de 4,620 millions sont compris 120 millions pour l'arriéré non liquidé des départements, qui n'est connu jusqu'à présent que par aperçu, et que le comité de liquidation ne croit pas, comme je l'avais annoncé, pouvoir excéder cette somme.

Enfin, M. l'abbé Maury finit par un assez long épisode sur les finances de l'Angleterre, qui pourra faire sourire M. Pitt, s'il a le temps d'y jeter les yeux; mais M. Pitt éprouvera un sentiment différent, lorsqu'il lira le rapport du comité des finances. Toute l'Europe y verra quelles sont les ressources de la France, qui peut dans ce moment payer, avec des biens-fonds, la totalité de la dette exigible montant à plus de 2 milliards. Ce n'est point là une hypothèque illusoire, comme celle d'une banque nationale. Je ne me laisserai point de répéter à la France entière, et aux braves citoyens qui la composent: « Payons nos contributions avec courage, et bientôt la nation française sera la plus puissante comme la plus libre de l'Univers! »

Ce 22 août 1790.

ANSON,

député de Paris à l'Assemblée nationale.

DEUXIÈME ANNEXE

A LA SÉANCE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE
DU 22 AOUT 1790.

Plan de réunion de la poste aux chevaux, de la poste aux lettres et des messageries, présenté par M. Alary (1).

Messieurs, je croyais avoir démontré par mes mémoires, successivement remis au comité des finances et à l'Assemblée nationale, la fausseté des motifs qu'on met en avant pour anéantir un plan dont le succès aurait détruit l'espoir de voir renaître l'ancien régime, aussi vieux que ruineux pour l'Etat. Je ne puis me dissimuler, d'après le rapport imprimé du comité des finances,

(1) Voir l'opinion de M. l'abbé Maury, *Archives parlementaires*, tome XVII, p. 324.

(1) Ce document n'a pas été inséré au *Moniteur*.

qu'ils ont traité mes écrits comme ma personne, en refusant de m'entendre; pour répondre aux observations qui m'ont été faites par le rapport de Messieurs les commissaires.

Persuadé, Messieurs, que le bien est le seul esprit qui anime les représentants de la nation, j'ose me flatter qu'ils daigneront me lire, et que si j'ai le bonheur de les convaincre de la bonté de ma cause, ils me rendront la justice que je crois mériter, et que quinze ans de travail pour la prospérité de ma patrie ne seront pas infructueux.

Réponse.

M. Alary, assuré des facultés qui lui sont nécessaires pour bien monter cet établissement, et des moyens très connus de surveillance et de police pour ceux qui offrent de se charger, concurremment avec lui, de ces services, a pensé, comme plusieurs des membres qui composent l'Assemblée nationale, que la poste aux lettres devait nécessairement faire partie de cette réunion, qu'il en résulterait un très grand bien pour le service et pour les finances de l'Etat, sans rien changer à son organisation que de lui donner plus d'activité et un million de plus, *et non une différence d'un million dans la dépense du transport des dépêches du service des postes aux lettres*, comme il est dit dans le rapport.

Si mes commissaires avaient bien voulu lire mon second mémoire, page 11, ils y auraient trouvé que si la demande d'une jouissance de trente années paraissait trop forte à l'auguste assemblée, la compagnie s'en rapportait à sa justice pour le terme qu'elle croirait devoir lui accorder, afin de l'indemniser des frais considérables de première mise. Ils auraient fait un rapport de justice à mon égard et m'auraient évité le désagrément de faire connaître la vérité.

J'ai cru avoir suffisamment démontré la réalité des avantages que la réunion de ces trois services procurerait à l'Etat, au public et au commerce, pour ne pas craindre qu'on les traitât de spécieux. Je supplie l'Assemblée de bien vouloir lire mes mémoires avec quelque attention; j'espère qu'elle y trouvera la certitude de la réalité et la nécessité de réunir dans une seule main tous les chevaux de poste, si l'on veut en tirer un parti utile pour tous les services, et éviter en grande partie le retour à vide.

Je n'ai jamais demandé de privilège exclusif; le privilège que je sollicite ne saurait offrir aucun danger et n'est point d'une immensité effrayante, puisqu'il ne porte que sur l'établissement des relais, qu'on ne peut pas détruire si l'on veut conserver ce service, et que, d'ailleurs, il laisse pleine et entière liberté à tous rouliers, voituriers et autres de faire le service des particuliers qui désireraient les employer, et ne demande d'autre préférence que celle que la sûreté et la célérité de son service pourrait lui mériter.

Si le comité avait lu avec attention mes mémoires, le danger de placer 1,400 établissements dans les mains d'une seule compagnie aurait disparu; car j'ai prouvé que le retour à vide était une perte réelle et indispensable pour chaque maître de poste, tant comme fatigue pour les chevaux, que comme travail infructueux, inconvenient que n'éprouverait pas une compagnie, puisqu'elle éviterait au moins une grande partie du retour à vide. D'ailleurs, elle aurait sur les maîtres de poste plusieurs avantages : celui de remplacer,

dans le cas d'un service forcé, les chevaux frais et reposés; celui de retirer des bénéfiques des routes fréquentées, ce qui la dédommagerait des pertes qu'elle éprouverait sur celles qui ne la seraient pas autant; celui même d'augmenter à volonté ceux de ses établissements où le service public l'exigerait, et, par ce moyen, de leur donner une plus grande activité; celui de se procurer ses remontes sans frais dans chacun de ses établissements, et de tirer, par ce moyen, des provinces les plus éloignées, l'espèce de chevaux propres à chaque service; celui de tirer sans aucun frais de transport, les fourrages et notamment l'avoine, des provinces où ils sont meilleurs et à plus bas prix; ses facultés lui permettraient de s'en approvisionner de manière à s'assurer toujours la subsistance de ses chevaux à bon marché dans les années stériles; celui de retirer les profits des maîtres de poste actuels, avec une moins grande quantité de chevaux, etc., etc.

Or, ces avantages, dont on ne peut disputer l'importance, ne pourraient tourner au profit d'aucun des quatorze cents maîtres de poste existants, et doivent nécessairement l'emporter sur ceux qui n'ont d'autre avantage que leur propriété.

Les craintes qu'on cherche à vous inspirer de l'interruption de ce service d'un passage à l'autre, et lorsqu'il sera établi, sont aussi peu fondées que l'exagération des fonds qu'on dit être nécessaires pour monter cet établissement. Il existe un tableau à la fin de mon mémoire, en réponse à celui des maîtres de poste, qui donne la preuve des fonds nécessaires pour bien monter ces services. ils vont à 9,426,050 livres au lieu de 38,700,000 livres aux quels ils les portent, et que mes commissaires ont si scrupuleusement rapportés.

J'ai demandé six mois à compter de la publication du décret qui m'accorderait la réunion de ces trois services; cet espace de temps est celui auquel les maîtres de poste sont obligés, par leurs brevets, et comme ils ont la faculté de quitter le service en avertissant six mois d'avance, la nation doit avoir le droit de les destituer; en les obligeant, sans injustice, de continuer leurs services avec la même activité et sans interruption pendant le même temps à moins qu'il n'y ait convention contraire entre lui et l'entrepreneur. La certitude où je suis, que presque tous accepteraient les propositions de la compagnie; s'ils refusaient, ce qui n'est pas vraisemblable, d'après ce qu'on m'a assuré, que la plupart d'entre eux avaient et voulaient donner leur démission; l'inconvenient serait médiocre attendu qu'en moins d'un mois je saurais le nombre des chevaux qu'il me faudrait pour remplacer ceux qu'ils n'auraient pas voulu me vendre, ainsi que le local nécessaire pour les établir. Cinq mois seraient plus que suffisants pour me procurer les chevaux nécessaires pour bien monter ce service, et des maisons pour les loger.

Ce service peut donc s'établir sans difficulté, et lorsqu'il sera monté, il est physiquement impossible que la chaîne en soit interrompue, l'intérêt de la compagnie doit rassurer à cet égard. Ses ressources sont telles que, si comme le rapport le dit, il arrivait qu'un accident détruisit tous les chevaux d'un ou plusieurs relais, elle pourrait dans vingt-quatre heures les remplacer, et suppléer dans l'instant au service du moment. Un pareil accident dans l'état actuel ruinerait le particulier qui l'éprouverait, et laisserait pendant fort longtemps le service dans l'inaction. La surveillance des municipalités et celle du pouvoir exécutif

doivent tranquilliser sur l'exécution des engagements que la compagnie contractera envers la nation; les gages de ce service seront toujours entre leurs mains, et s'ils se permettaient d'en diminuer le nombre sans nécessité, on pourrait les forcer à les remplacer, et prévenir, dans tous les cas, l'interruption d'un tel service.

Le temps ne m'ayant pas permis de détruire toutes les objections qui me sont faites par ce rapport, je supplie l'Assemblée, s'il lui reste encore quelques doutes sur ma proposition, de nommer des commissaires pour entendre mes réponses et discuter sur tous les points de ce rapport.

L'affaire est assez importante pour mériter le plus grand examen. Comme je ne veux devoir son succès qu'à sa bonté, c'est tout ce que je demande de votre justice.

PLAN DE RÉUNION DES POSTES AUX CHEVAUX AUX MESSAGERIES.

Les postes aux chevaux et les messageries étant les deux branches de service les plus intéressantes pour le public et le commerce, sont entre les mains de différents particuliers qui sont bien éloignés de leur donner toute l'extension dont l'une et l'autre sont susceptibles.

Les difficultés que l'intérêt particulier avait fait rencontrer dans l'exécution d'un moyen aussi simple que facile, pour opérer tous les avantages qui doivent nécessairement résulter de la réunion de ces deux services, disparaîtront absolument aux yeux des représentants de la nation, lorsqu'ils seront convaincus qu'elles étaient sans fondement, et qu'il ne peut en exister aucune dont on ne soit à portée de détruire la prévention jusqu'à l'évidence.

C'est dans cette confiance, Nosseigneurs, que nous osons vous supplier de vouloir bien examiner avec la plus grande attention le plan que nous avons eu l'honneur de vous présenter, et dont nous allons vous donner le développement.

Nous nous flattons que vous y reconnaîtrez le désir que nous avons eu de procurer à l'Etat, au public et au commerce, des avantages inappréciables dont ils ont été privés jusqu'à présent par le pouvoir arbitraire, qui, depuis quinze ans, n'a cessé de s'opposer à son exécution. S'il est un moyen de pouvoir les indemniser des pertes immenses que cette privation leur a fait éprouver, nous croyons qu'il se trouve dans les propositions suivantes,

Lesquelles sont :

1° D'établir des diligences et autres voitures légères sur toutes les grandes routes du royaume, à l'effet de conduire les personnes et les marchandises promptement, commodément et sûrement au lieu de leur destination;

2° De faire conduire toutes les voitures par les chevaux de postes;

3° De réunir toutes les parties de ce service entre les mains d'une seule compagnie, qui le fera par-tout et le garantira.

Ce service a été ordonné en 1776, et exécuté par une compagnie de régisseurs, sous le ministère de feu M. de Cluny; les fermiers ont été substitués à la régie, et on les a obligés de continuer les établissements des diligences en poste. Ce service a été confirmé et ordonné de nouveau par l'arrêt du 17 novembre 1777, et, en dernier lieu, remis entre les mains d'une compagnie qui est

bien éloignée de procurer les avantages dont ce service est susceptible.

Mais notre proposition ne se borne pas aux trois parties ci-dessus; elle en contient une quatrième; et c'est celle-ci qu'il convient d'établir.

QUATRIÈME PARTIE.

Cette quatrième partie consiste uniquement à réunir la propriété des chevaux de poste entre les mains de la même compagnie.

Est-il concevable que le service doive éprouver plus de difficulté, quand la compagnie sera propriétaire des chevaux qui le font, que dans l'état actuel où ces chevaux appartiennent à des particuliers de qui les fermiers des messageries sont obligés de les prendre à loyer, à raison de tant par course? Telle est cependant la seule difficulté qui nous soit faite, et elle est annoncée comme faisant un obstacle insurmontable.

Réponse.

Nous croyons pouvoir dire avec assurance : 1° que la compagnie sera bien plus la maîtresse de faire mouvoir les chevaux aux grés des voyageurs, et suivant les besoins du commerce, quand ces chevaux lui appartiendront, que dans l'état actuel où ils appartiennent à des particuliers, de qui les fermiers ne peuvent les obtenir qu'à titre de loyer, qui les leur font payer fort cher, qui les leur fournissent mauvais, et leur font éprouver nombre de discussions et de tracasseries, tant sur le poids dont ils chargent leurs voitures que sur le nombre de chevaux qu'ils veulent y atteler.

Nous espérons que toute personne désintéressée conclura avec nous que, loin que la propriété des chevaux de poste entre les mains de la compagnie puisse préjudicier au service, elle le facilite au contraire, et que même elle y est nécessaire.

En effet, qui que ce soit ne peut garantir le service qu'autant qu'il sera propriétaire des chevaux qui doivent le faire; parce que, tant que ces chevaux appartiendront à d'autres, il dépendra toujours de ceux-ci de les faire attendre, de les fournir mauvais, ou même de les refuser, et de faire manquer le service.

Il est donc essentiel que les fermiers des messageries soient propriétaires des chevaux de poste.

2° Le loyer de ces chevaux est une dépense énorme pour les fermiers des messageries, et cette dépense qui, dans la plénitude du service, leur coûte plus de trois à quatre millions par an, emporte le plus clair et le plus net du produit du service: or, ce n'est que sur le produit que l'on peut trouver de quoi acquitter le prix du bail; et plus cette économie sera étendue, plus la nation acquerra de certitude sur la rentrée de ce prix de bail, plus même elle pourra en tirer bon parti.

Il est donc intéressant pour l'Etat que le loyer des chevaux soit économisé, et il ne peut l'être que quand les chevaux de poste appartiendront aux fermiers des messageries.

3° Tant que le fermier louera les chevaux, tant que ces chevaux ne lui appartiendront pas, il n'aura aucun intérêt à les ménager. On sent, au contraire, qu'il cherchera à s'indemniser du coût de leur location, et à les employer moins souvent en surchargeant ses voitures, en mettant sur deux ce qui devrait faire la charge de trois; et

le grand poids dont les voitures seront chargées, en même temps qu'il écrasera les chevaux, ralentira la marche des voyageurs et détruira les chemins.

Il en sera tout autrement quand les chevaux appartiendront à la compagnie; alors son intérêt lui prescrira de les ménager: elle ne chargera donc ses voitures que d'un poids qui ne les excède pas; elle en fera toujours atteler un nombre proportionné tant au poids de la voiture qu'à la difficulté du chemin; et comme il ne lui en coûtera rien pour les mettre en mouvement, elle expédiera autant de voitures que le concours des voyageurs et les besoins du commerce se trouveront en exiger: or, ce sera avoir certainement atteint la perfection du service.

Loin donc que la propriété des chevaux de poste entre les mains de la compagnie des messageries apporte aucune difficulté dans le service, elle est nécessaire pour l'assurer.

Le service, au surplus, n'éprouvera aucune variation; la propriété des chevaux de poste n'y apportera aucune innovation. Il continuera de se faire comme il se fait; les chevaux seront fournis comme ils le sont, et la seule différence qu'éprouveront ceux qui voyagent en poste ou par les diligences sera qu'au lieu de relayer, comme ils le font actuellement de 2 en 3 lieues, de 3 en 4, de 4 en 5, de 5 en 6, etc., ils relayeront également partout à peu près de 4 en 4 lieues.

Or, cette différence ne porte certainement aucune difficulté au service; au contraire, elle en augmente l'activité, puisqu'elle diminue le nombre des relais, à chacun desquels le voyageur se trouve perdre son temps. La propriété des chevaux entre les mains de la compagnie ne peut donc faire la matière d'une difficulté contre le service proposé; et il est prouvé qu'elle y est intéressante, essentielle et même absolument nécessaire.

Objection.

Mais comment la compagnie fera-t-elle pour entretenir 18,900 chevaux, répartis dans 1,100 établissements, tous éloignés d'elle, et conséquemment exposés aux effets de la cupidité d'une multitude de préposés, de valets, de postillons et autres, les uns négligents, les autres infidèles ou ivrognes?

Réponse.

1° La compagnie donnera ses soins à choisir les sujets auxquels elle confiera la manutention de ses établissements;

2° Elle leur fera un sort capable de les attacher, et de leur faire désirer de conserver leur poste;

3° Elle leur donnera des instructions très claires et très-précises sur leurs fonctions;

4° Elle aura des inspecteurs pour tous les départements, qui les visiteront au moins tous les huit jours, qui surveilleront tous les agents, et qui lui adresseront exactement leurs états de visite et de tournées. Ces inspecteurs seront eux-mêmes surveillés par les intéressés, qui feront également des tournées;

5° La manière dont les chevaux devront être tenus sera littéralement prescrite dans l'instruction; la ration qui doit leur être fournie y sera spécifiée, tant en foin et en paille qu'en avoine

et en son, quand il y aura lieu. A cet effet, le foin et la paille seront bottelés, posés et comptés avant d'être mis en magasin; l'avoine sera mesurée, et il sera compté du tout à la compagnie, sur le pied de l'entrée en magasin pour la recette, comme sur celui de la consommation réglée pour la dépense. Les postillons seront tous instruits de la quotité de la ration qui devra leur être fournie pour chacun de leurs chevaux; et enfin, ils seront inspectés par leur chef, qui, de son côté, aura lieu de craindre d'être dénoncé par eux, ou par l'un d'eux, s'il diminuait la ration, ou s'il se permettait quelque autre infidélité.

6° L'instruction, qui sera donnée aux préposés, contiendra des défenses expresses d'empêcher un postillon, qui se trouverait avoir été congédié par l'un d'eux; ainsi cette espèce d'hommes deviendra nécessairement plus sage et plus attachée à ses devoirs.

7° La suppression du retour à vide, objet de la plus grande importance, procurera aux chevaux un soulagement de 18,000,000 de lieues par an, qu'ils font en pure perte, et assurera les voyageurs de trouver en tout temps des chevaux frais et reposés, seul moyen d'être bien servis et de contenter le public.

La compagnie y trouvera, de plus, une économie très grande dans le remplacement de ses chevaux, en ce qu'elle ne sera pas obligée de les renouveler aussi souvent que par le régime actuel. Elle aura, de plus, la facilité et les moyens de se procurer les denrées pour la subsistance de ses chevaux à bien meilleur marché que les maîtres de poste actuels, puisqu'elle aura la faculté de les tirer sans frais des provinces où elles sont abondantes et à bas prix. Elle aura, de plus, l'avantage de faire faire, lors des remotes, le choix et l'acquisition de ses chevaux, par des préposés intelligents et connaisseurs, dans les pays où l'espèce est meilleure et plus propre au travail de la poste. Par ce moyen, toutes les postes se trouveront montées de manière à ne plus avoir de bonnes et de mauvaises postes, comme il en existe actuellement (1).

(1) Il y a dans le royaume 1,410 relais de poste, et 21,615 chevaux employés à ce service, au lieu de 43,200, auquel les porte un mémoire soi-disant des maîtres de poste des environs de Paris. La compagnie n'en aura que 1,100, et 18,700 chevaux, quoiqu'elle en mette deux de plus par relais; ce qui lui fait une économie de 2,915 chevaux sur le service actuel, attendu qu'elle placera, comme on l'a vu, ses relais de quatre lieues en quatre lieues, autant que faire se pourra, et ne craint pas, comme l'auteur du mémoire l'avance, que cette dose de travail soit trop forte, ni qu'elle excède les chevaux. L'auteur du mémoire pourrait venir à l'appui de cette assertion, s'il voulait parler vrai, en disant qu'il n'y a pas un maître de poste qui ne demande quatre lieues à desservir plutôt que trois. C'est une vérité dont tous les voyageurs sont à même de se convaincre. La compagnie financière, à ce que prétend l'auteur du mémoire des maîtres de poste, qui demande à faire perdre l'état et l'existence à 1,400 chefs de famille, commencera par dire qu'elle soulagera 4,000 chefs de famille, auxquels tous les maîtres de poste des environs de Paris étaient très à charge par les privilèges dont ils jouissaient. Ils étaient tels, qu'on a vu des maîtres de poste posséder en propriété les deux tiers d'une paroisse, le malheureux tiers restant obligé de payer la totalité de l'impôt. Aussi est-il très commun de trouver, parmi les maîtres de poste des environs de Paris, des fortunes de cent mille écus. On sent parfaitement que les intentions de la compagnie n'auront aucun mérite aux yeux de ceux qui ont un très grand intérêt à conserver le régime actuel, aussi vicieux que ruineux pour l'Etat; mais on se flatte que la majeure

La compagnie, qui n'aura d'autre désir que celui de satisfaire les administrations provinciales dans tout ce qui pourra contribuer au bien de leur département, verra avec plaisir la surveillance pour l'exécution de ses promesses; cette inspection lui sera d'autant plus utile, qu'elle assurera l'ordre et l'honnêteté qu'elle désire conserver parmi ses employés.

8° Enfin, les précautions ont été étudiées et prises de manière que dans ce service, en ce qui concerne l'intérêt de la compagnie, la recette en espèces devient un contrôle toujours ouvert de la dépense en fourrages et la dépense en fourrages un contrôle de la recette en argent.

Les moyens de tromper la compagnie seront donc très rares, peut-être même ils seront impossibles; ou toujours est-il vrai de dire qu'ils ne seraient pas pratiqués longtemps sans qu'on vint à les découvrir, et conséquemment ils ne seront jamais de grande importance.

Ajoutons maintenant que cette réunion, que voilà démontrée non seulement possible, mais intéressante, et même essentielle au service, est le seul moyen de rédimmer l'état des dépenses que la division coûte (1).

Pour connaître ce que la division coûte à l'Etat et les avantages dont elle le prive, il faut savoir que le corps des maîtres de poste est le corps le plus privilégié du royaume.

Que chacun des membres de ce corps a des gages; qu'il leur est payé des gratifications et des dédommagements dans tous les cas d'un service forcé, et toutes les fois qu'ils éprouvent des mortalités de chevaux ou autres semblables événements.

Que dans toutes les circonstances d'un service extraordinaire ou forcé, comme lors des voyages de la cour, ou de ceux des princes, on leur paye tous les chevaux et les postillons qu'ils y envoient, à raison de vingt sous par jour par postillon et par cheval, et ce à compter du jour que le cheval et le postillon sont partis de l'établissement auquel ils appartiennent jusqu'au jour où ils y rentrent.

Or, nous avons arbitré les privilèges à huit cent

partie des maîtres de poste du royaume recevront avec plaisir l'offre que la compagnie leur fera de les conserver dans leur poste, comme commis, avec un traitement capable de leur faire un sort honnête et indépendant de tout événement, et qui, d'après le zèle qu'ils mettront à servir la compagnie, deviendra un héritage pour leurs enfants, ou une retraite pour d'anciens bas-officiers de la cavalerie.

Il est bien étonnant que l'auteur du mémoire, qui traite de rêve le plan dont l'extrait est sous vos yeux, ait la chimère de prétendre, que nul maître de poste ne pourrait soutenir le service, s'il n'employait pas ses chevaux au labour. Il ignore donc que plus de la moitié des postes du royaume n'ont jamais employé leurs chevaux à ce travail. Tels sont, Nosseigneurs, les motifs qu'on met en avant pour détruire le bien; mais le temps de l'intrigue et de l'intérêt particulier est détruit par la sagesse de vos décrets. Le bien général fait votre unique occupation. S'il est un autre moyen plus sûr de l'opérer que celui que nous avons eu l'honneur de vous présenter, nous le verrons s'exécuter avec la reconnaissance de tout bon citoyen.

(1) Depuis l'époque où M. Turgot a changé le service des messageries en diligences, il en coûte à l'Etat plus de 8 millions. On ne craint pas de dire que tant que ce service se fera comme il se fait, loin de produire à l'Etat, il lui sera toujours onéreux. C'est ce que l'Assemblée nationale sera à portée de juger par la ferme actuelle.

mille livres par an, et nous sommes plutôt au-dessous qu'au-dessus de la réalité.

Ci.....	800,000 liv.
Les gages vont annuellement à plus de.....	300,000
Les gratifications à plus de...	60,000
Et les paiements pour les voyageurs à plus de.....	200,000
Le service des postes coûte	

donc à l'Etat, chaque année, plus de 1,360,000 liv.

Et ce résultat est incontestablement occasionné par la division, puisqu'en demandant la réunion, nous offrons de décharger l'Etat de toutes ces dépenses.

Outre ces dépenses que la division coûte à l'Etat, elle le prive encore d'avantages considérables, et que nous offrons de lui procurer en nous accordant la réunion demandée; et voici en quoi consiste partie de ces avantages.

Le roi et ses ministres ont souvent des ordres pressés à faire passer, soit aux généraux des armées, soit aux ministres employés dans les cours étrangères, soit aux gouverneurs et commandants dans les provinces et autres.

Pour faire porter ces ordres, on envoie des courriers extraordinaires; et ces courriers, qui coûtent fort cher, ne font guère plus de 40 à 45 lieues par jour.

Nous offrons de nous charger de ces dépêches et de leur faire faire jusqu'à 90 et 100 lieues par jour.

La division prive donc l'Etat d'une célérité de plus de moitié dans l'expédition, et l'on ne craint pas de dire que souvent il y a des circonstances où cette célérité aurait un mérite inapplicable.

Indépendamment de cette célérité que procurerait la réunion, elle procurerait encore en cette partie une diminution de dépenses; et voici comment:

Le roi remboursait à tous les courriers qui étaient envoyés par extraordinaire, tous leurs frais, et ces frais allaient à 3 livres 5 sous par poste.

Sa Majesté faisait donner en outre une gratification proportionnée tant à la longueur du trajet qu'à la promptitude avec laquelle il était fait; et c'est encore une dépense qui souvent était forte.

Nous offrons de faire porter ces dépêches, moyennant qu'il nous sera payé à raison de 20 sous seulement par lieue pour tout.

Nous n'avons porté l'économie qui résulterait sur cet article qu'à cent vingt mille livres; mais elle serait sûrement beaucoup plus forte.

Quoi qu'il en soit, la division, en privant l'Etat, ainsi qu'on vient de le voir, si l'avantage d'une célérité souvent inappréciable dans le transport de ses dépêches, lui occasionne donc encore un surcroît de dépenses dans les frais du transport, qui va, par an, à plus de..... 120,000 liv.

Ces économies seront un pur bénéfice pour l'Etat, et ce qui nous reste à exposer de nos propositions va le démontrer.

Nous demandons un bail pour trente années consécutives, afin de trouver, dans la durée de notre jouissance, le temps de nous indemniser des frais considérables de première mise. Mais nous ne demandons ni extension au privilège des messageries, ni diminution au prix du bail actuel, porté à onze cent mille livres. Au contraire, nous

offrons une augmentation de 100,000 liv.
 Ce qui, joint aux avantages ci-dessus, fait une amélioration dans les revenus de l'Etat de 1,580,000 liv.
 sur le prix du bail actuel.

Récapitulation.

Economie de	1,480,000 liv.
Augmentation sur le prix du dernier bail	100,000
	1,580,000 liv.
Prix du bail actuel	1,100,000

La réunion procurera donc à l'Etat un prix de bail de 2,680,000 liv. qui ne sera pas illusoire, comme il l'a été jusqu'à présent.

Outre les économies que nous venons d'établir par l'aperçu ci-dessus, il en reste d'autres infiniment plus considérables encore, et que nous allons détailler.

Effets militaires, munitions de guerre et artillerie.

1° Nous offrons de transporter gratuitement tous les fonds provenant des caisses des receveurs particuliers des provinces du royaume et de les rendre au Trésor public (1) ;

2° De transporter tous les effets des troupes qui sont à la charge de l'Etat, moyennant dix-huit deniers par livre pesant et par lieue de poste, ou 7 livres 10 sous du quintal, poids de marc, par cent lieues dans tout le royaume ;

3° De transporter également toutes les munitions de guerre soit poudres, boulets simples, boulets ramés, boulets enchaînés, obus et bombe, moyennant 7 livres 10 sous du quintal, poids de marc, par 100 lieues de poste.

4° De transporter toutes pièces d'artillerie, telles que canons montés sur affûts ou sans affûts, dont le poids sera reconnu ; obusiers et leurs affûts, pierriers et mortiers de tels calibres qu'ils puissent être, moyennant le susdit prix de 7 livres 10 sous du quintal, poids de marc, par cent lieues de poste, excepté tout ce qui pourrait se trouver destiné pour les places fortes du Bas-Dauphiné, telles qu'Embrun, Briançon et Mont-Dauphin, pour lesquelles places le transport ne pourrait avoir lieu que jusqu'aux villes où les grandes routes affluent, de même que pour la levée desdits : nous ne pourrions nous en charger que dans les villes de ladite province où les voitures peuvent arriver, et où il y a des postes établies.

Vivres de l'armée.

En cas de guerre, la compagnie se chargerait de faire transporter les farines pour la provision des vivres de l'armée, jusqu'aux frontières du royaume, au même prix de 7 livres 10 sous du quintal, poids de marc, par cent lieues de poste.

Elle pourrait également, par un traité particulier, entreprendre de les transporter des frontières jusqu'au grand quartier général de l'armée,

(1) Cet article tient lieu d'une augmentation graduelle de 300,000 livres tous les six ans, que nous offrons de donner pendant la jouissance de notre bail.

et même de se charger du service journalier des caissons d'artillerie et des vivres.

Marchandises en transit.

5° De faire le transport de toutes les marchandises en transit, depuis les ports maritimes jusqu'aux dernières villes frontières du royaume, à raison de 10 livres du quintal, poids de marc, par cent lieues de poste, en nous obligeant de leur faire faire cent lieues par chaque six jours de marche, et sans qu'elles séjournent dans aucun endroit de la route, à moins qu'il ne survienne des accidents à nos voitures, ou que les routes ne se trouvent interceptées par des débordements de rivières, rupture de ponts, glaces, etc. etc., ce dont nous serons tenus de justifier par procès-verbaux (1).

Service de la poste aux lettres.

6° Nous observerons, de plus, qu'il serait également avantageux pour la nation, de réunir au service celui de la poste aux lettres ; l'économie qui résulterait de cette réunion dans les frais de régie, mettrait la compagnie dans le cas de procurer à l'Etat une amélioration, dans cette partie, d'un million en sus de toutes autres propositions faites pour cet objet, ou de faire une diminution sur le prix des ports de lettres.

La nation y trouverait, de plus, la certitude d'un bien meilleur service, d'un service plus prompt et presque journalier, puisque ceux qui le font s'en trouveraient chargés, ce qui opérerait un très grand bien, en ce qu'il n'y aurait plus de discussions, par la raison que l'agent de ce service se trouverait être le même partout.

7° La compagnie se chargerait alors de tous les paquets concernant la caisse nationale, gratuitement.

8° On croit devoir représenter que la circonstance présente exige qu'on s'occupe promptement de prendre un parti sur la poste aux chevaux, l'Assemblée nationale ayant décrété la suppression de tous les privilèges.

Suppression des privilèges des maîtres de poste, comme étant à charge aux habitants des paroisses sur lesquelles les postes sont établies.

On ne pense pas que ceux des maîtres de poste, qui sont très à charge aux habitants des campagnes, puissent leur être continués ; et comme la majeure partie n'ont accepté de faire le service qu'en vertu des privilèges dont ils jouissent par l'exemption de taille des biens qu'ils font valoir, il n'est pas douteux que presque tous donneront leur démission, et le service peut manquer d'un jour à l'autre, à moins que la nation ne leur donne un dédommagement en argent, qui les indemnise de leurs privilèges : ce qui ne laisserait pas d'être un objet très considérable, puisque, d'après l'assertion de plusieurs intendants, ils ont été évalués à plus d'un million.

(1) Nous ne demandons à faire les services ci-dessus, que concurremment avec tous rouliers et voituriers, n'entendant gêner en rien la liberté publique, et ne voulant d'autre préférence que celle que la célérité, la bonté et la sûreté de notre service pourront mériter.

La proposition que nous faisons obvie à tous ces inconvénients, assure un bien meilleur service et une amélioration dans les revenus de l'Etat.

Facilités pour les personnes qui sont nécessitées de voyager, et qui n'ont point de voitures à elles.

Il est à remarquer que la compagnie aura dans tous les temps un nombre de voitures à deux, à trois et à quatre places, qui partiront par extraordinaire toutes et autant de fois qu'il se présentera des voyageurs pour les remplir, moyennant 20 sols par lieue, par personne, ce qui donnera une très grande aisance à ceux qui sont nécessités de voyager.

On se flatte qu'après ce léger aperçu des inconvénients de chacune des parties du service actuel, et des avantages de la réunion, il ne reste plus qu'à présenter les moyens par lesquels cette réunion peut s'opérer et le service s'effectuer. On a réuni ces moyens dans un projet de décret qui semble devoir les assurer et qui ferait pour l'avenir la seule loi dans cette partie.

PROJET DE DÉCRET.

Art. 1^{er}. Le service des postes aux chevaux sera et demeurera réuni à celui des carrosses et voitures, diligences, messageries et autres, déjà réunis entre eux par les arrêts du conseil du 17 août 1776, lesquels seront exécutés à cet égard selon leur forme et teneur.

Art. 2. Les brevets ou commissions précédemment accordés aux maîtres de postes n'auront plus lieu que pendant six mois, après la publication du présent décret, passé lequel temps, ils seront réputés expirés, et regardés comme non-avenus.

Art. 3. Les baux et arrière-sous-baux des coches par terre, carrosses, voitures, diligences et messageries qui existent actuellement, n'auront plus cours contre les preneurs fermiers que pendant les mêmes six mois, passé lequel temps ils demeureront résiliés, et les preneurs déchargés de toute exécution ultérieure.

Art. 4. Chacun des maîtres de postes et des fermiers, sous-fermiers et arrière-sous-fermiers actuels desdits coches, carrosses et voitures, diligences et messageries sera tenu de continuer le service dont il est chargé par son brevet ou par son bail, sans interruption jusqu'à ladite époque, s'il n'y a convention contraire par écrit. Quant au surplus des conditions suivantes, renvoyé au pouvoir exécutif pour y être statué entre lui et l'entrepreneur qui sera commis par l'article qui suit; ce que le pouvoir législatif n'entend point empêcher.

Art. 5. Tous les services seront faits par que Sa Majesté a commis et commet à cet effet, à ses frais, risques, périls et profits, à compter du jour de l'expiration des six mois fixés par l'article précédent, jusqu'au inclusivement.

Art. 6. Ledit entrepreneur aura seul, pendant tout ledit temps, la faculté d'établir des relais de chevaux à loyer, sur toutes les routes du royaume; défend Sa Majesté aux maîtres de postes ou fermiers des messageries, et à tous autres, d'y en établir ou entretenir aucun après l'expiration des six mois fixés à la durée de leur service, par les articles 2, 3 et 4 ci-dessus, à peine de

confiscation, de 3,000 livres d'amende, et de tous dépens, dommages et intérêts, envers ledit entrepreneur.

Art. 7. Ledit entrepreneur pourra faire indistinctement tous les services avec les mêmes chevaux, et il en restera garant. Veut à cet effet, Sa Majesté, qu'il soit tenu d'établir des relais sur toutes les routes où il y a maintenant des postes montées, partout autant que faire se pourra, de quatre en quatre lieues, et de garnir chacun de ces relais d'un nombre de chevaux proportionné à la force de la communication, de manière qu'aucune des branches de son service ne souffre et ne languisse nulle part.

Art. 8. Le service des postes n'éprouvera aucun changement, autre que celui du placement des relais ordonnés par l'article précédent; Sa Majesté n'entend rien innover à cet égard, confirmant et renouvelant, au contraire, en tant que de besoin, les ordonnances et règlements intervenus sur ce service, pendant le règne de Louis XV, son très honoré seigneur et aïeul, et notamment celles des 23 avril 1754 et 28 novembre 1756, conformément auxquelles ledit entrepreneur sera tenu de fournir des chevaux et les courriers de les lui payer à raison de vingt-cinq sous par poste de deux lieues et par cheval.

Art. 9. Supprime néanmoins, Sa Majesté, en faveur de ceux qui voyagent en poste, la distinction établie par lesdites ordonnances et règlements, entre les postes d'entrée et de sortie des lieux où elle fait sa résidence et de quelques autres grandes villes du royaume, lesquelles postes dites *royales* ne seront payées à l'entrepreneur que sur le pied des postes ordinaires et conformément à la disposition de l'article précédent.

Il sera également permis aux voyageurs de faire monter derrière leurs voitures, savoir :

Sur un cabriolet attelé de deux chevaux, un domestique;

Sur une limonière, attelée de trois chevaux, deux personnes dedans, un domestique;

Et sur une berline attelée de quatre chevaux, trois personnes dedans, deux domestiques.

De même, sur une berline attelée de six chevaux, quatre personnes dedans, deux domestiques.

Bien entendu que les petites voitures ne pourront, au moyen de cette facilité, être chargées d'aucune malle ni vache.

Art. 10. Ledit entrepreneur sera tenu de fournir, lors des voyages de Sa Majesté, tous les chevaux nécessaires à son service et à celui des personnes de la cour, sans pouvoir exiger d'elles aucun paiement pour les chevaux qu'il aurait fait venir des autres routes, ni rien autre chose que le prix des courriers, à raison de 25 sous par poste de deux lieues et par cheval; et il fournira un état, à la fin de chaque voyage, du nombre des chevaux qui y auront été employés pour le compte de Sa Majesté.

Art. 11. Lesdits états seront remis au surintendant des postes, ou en cas de vacance de l'office, à la personne qui se trouverait en faire les fonctions, être par lui ou par elle visés et arrêtés, et les sommes à quoi se trouveront monter lesdits états, après qu'ils auront été ainsi visés et arrêtés, seront prises et reçues pour comptant au Trésor royal, en déduction d'autant sur le prix auquel sera fixé ci-après la concession dudit bail.

Art. 12. Le droit pour le transport des messageries est et demeure uniformément et définitivement fixé à raison de trois deniers par lieue pesant pour chaque cinq lieues, et tout paquet d'un

poids inférieur à dix livres payera comme s'il avait ce poids.

Art. 13. L'entrepreneur aura la faculté de supprimer partout les coches et carrosses de voiture, à la charge par lui d'établir, pour en tenir lieu, des diligences, fourgons et autres voitures légères pour toutes les villes où maintenant il y aura des coches ou carrosses.

Art. 14. Il sera tenu de faire partir lesdites diligences à jours et heures fixes pour chacune des villes, et aussi souvent que partaient lesdits carrosses; veut même Sa Majesté qu'en temps de guerre, il soit tenu d'en faire partir trois au moins par semaine, pour conduire de Paris à la ville capitale de celle des provinces frontières qui se trouvera la plus voisine des armées, et de même pour revenir de ladite ville à Paris.

Art. 15. Entend Sa Majesté que lesdites diligences soient bien fermées, bien suspendues, sûres et commodes, et qu'elles fassent toujours au moins de 25 à 30 lieues par jour.

Art. 16. Ces diligences, qui ne pourront contenir plus de huit places intérieures, en contiendront au moins deux extérieures, lesquelles seront couvertes, et les fourgons en contiendront deux au moins.

Art. 17. Outre les diligences qui partiront toujours à jours et à heures fixes, l'entrepreneur pourra expédier par extraordinaire autant d'autres voitures que la force de la communication lui en fera connaître l'utilité, et celles-ci ne partiront qu'au fur et à mesure du besoin.

Art. 18. Il sera payé à l'entrepreneur sur toutes les routes indistinctement 20 sous par lieue pour chaque place dans l'intérieur des diligences, 10 sous seulement pour chaque place extérieure, et 7 sous 6 deniers pour chaque place dans les fourgons.

Art. 19. Au moyen du paiement des 20 sous par lieue pour chaque place dans les diligences, les voyageurs seront nourris aux frais de l'entrepreneur, servis et logés décentement sur les routes pendant le cours du voyage; mais le voyageur qui sera dans les places extérieures se logera et se nourrira à ses frais.

Art. 20. Ne seront point compris dans lesdites dispositions des articles 18 et 19 ci-dessus, les voyageurs qui n'iraient qu'à 6, 8 ou 10 lieues, et qui conséquemment arriveront à leur destination avant la dinée. Veut Sa Majesté qu'ils puissent prendre place dans lesdites diligences quand elles ne seront pas remplies par des voyageurs qui iraient plus loin, en payant seulement les 16 sous par lieue précédemment fixés par l'article 5 de l'arrêté du 17 août 1776.

Art. 21. Il sera payé pour chaque place dans les voitures qui seront expédiées par extraordinaire, 20 sous par lieue et les guides en sus, sans nourriture et sans logement, et sans que l'entrepreneur puisse être obligé de faire partir la voiture que toutes les places ne lui soient payées.

Art. 22. Chaque voyageur sera tenu de payer en entier, conformément au tarif ci-dessus, le prix de sa place avant qu'il puisse monter dans les diligences, et, faute de l'avoir ainsi payée avant l'heure fixée pour le départ, il n'y sera point reçu, et il perdra les arrhes qu'il aura données en la retenant, lesquelles sont et demeurent fixées au tiers du montant de la place. Défend Sa Majesté d'attendre qui que ce soit pour prendre place dans lesdites diligences au delà de cinq minutes après l'heure fixée pour les départs.

Art. 23. Ceux qui auront, les premiers, retenu leur place dans lesdites diligences, auront les pla-

ces du fond. Veut Sa Majesté qu'en cas de contestations le registre de l'entrepreneur fasse foi avant le départ, et l'expédition ou la feuille du cocher pendant la route.

Art. 24. Fait Sa Majesté très expresse inhibition et défense aux voyageurs de contester contre le contenu audit registre ou feuilles, comme aussi de s'injurier ni maltraiter les uns les autres, et de tenir dans les voitures ou aux tables aucuns propos déshonnêtes, à peine, contre les contrevenants, d'être privés de leur place et de la perdre, ce qui sera décidé et réglé sur-le-champ par le juge de police du lieu où la voiture relayerait après l'insulte. Sa Majesté, commettant à cet effet ledit juge, et lui en donnant tout pouvoir, et ce, sans préjudice de plus grande peine, suivant que le cas se trouverait y donner lieu.

Art. 25. L'entrepreneur sera tenu de faire porter par estafette, dans toutes les parties du royaume et jusqu'aux frontières inclusivement, ceux des ordres de Sa Majesté, lettres ou paquets qui lui seront remis comme pressés: comme aussi d'apporter à la cour toutes les dépêches, dont il serait chargé pour Sa Majesté, par les officiers généraux de ses armées, ou de ses ministres auprès des cours étrangères, et de faire faire auxdites dépêches, un trajet de quatre-vingt-dix lieues au moins par chaque vingt-quatre heures, moyennant qu'il lui sera payé, pour chacune desdites dépêches, à raison de vingt sous par lieue seulement, les salaires de ses postillons compris. Veut cependant Sa Majesté que ledit entrepreneur ne puisse recevoir ni faire porter lesdites dépêches qu'au tant qu'elles seront contresignées, savoir celles qui partiront de la cour, par le secrétaire d'Etat qui aura le département de la province pour laquelle elles seront destinées, et celles qui y seront adressées, par celui des officiers de Sa Majesté, de la part duquel il en serait chargé; comme aussi il ne puisse remettre lesdites dépêches, savoir, dans les provinces, qu'à la personne même à qui elles seront adressées, et à la cour, qu'au secrétaire d'Etat qui aura le département de la province d'où elles viendront, et dont il répondra; à l'effet de quoi il sera tenu de prendre et tirer reçu dudit secrétaire d'Etat à la cour, et desdites personnes en province.

Art. 26. Veut enfin Sa Majesté que les rouliers et tous autres particuliers, laboureurs, commerçants ou autres, qui pratiquent les grands chemins avec des chartis, charrettes, chariots, ou autres voitures à deux roues, si elles ne sont à larges jantes, ne puissent atteler plus de trois chevaux à leurs voitures, à peine d'amende.

Art. 27. Les gages que Sa Majesté faisait payer annuellement aux maîtres de postes, demeureront supprimés et rayés de l'état de ses dépenses, à compter du
se réservant Sa Majesté de continuer lesdits gages, à temps ou à vie, par forme de dédommagement ou de gratification, à ceux desdits maîtres de postes qui, sur le compte qu'elle se fera rendre de leur service, lui paraîtraient avoir mérité cette grâce.

Art. 28. Les privilèges et exemptions dont jouissent les maîtres de postes, demeureront pareillement éteints et supprimés, et tous les biens qu'ils exploitent maintenant en franchise, en vertu desdits privilèges, rentreront dans la classe des biens taillables, pour être cotisés, et contribuer aux impositions, à commencer de la première répartition qui en sera faite, après la publication du présent arrêté.

Art. 29. Ledit entrepreneur, ses commis et pré-

posés, ses cochers, postillons, serviteurs et domestiques sont mis et resteront sous la protection et sauvegarde de Sa Majesté, laquelle fait très expresse inhibition et défense à toutes personnes, de quelque qualité et condition qu'elles soient, de les frapper ou injurier, de choisir les chevaux aux écuries, de passer, sur le chemin, les postillons qui les conduisent en guide, ni de fouetter, piquer ou autrement, presser les chevaux sur lesquels lesdits postillons seront montés, non plus que ceux qui seront attelés aux chaises ou aux voitures, sauf au voyageur, qui n'aurait pas été bien servi, à s'en plaindre au premier établissement où il relayerait; et pour assurer d'autant plus la protection de Sa Majesté à ce service, elle veut que le principal commis dans chaque lieu soit breveté d'elle, comme aussi que lesdits cochers, postillons et autres serviteurs qui y seront attachés, puissent porter sa livrée avec un écusson à ses armes sur le bras.

Art. 30. Les principaux employés, quoique brevetés de Sa Majesté, seront tous, ainsi que les autres préposés, les cochers, postillons et autres serviteurs, du choix et à la nomination de l'entrepreneur, qui pourra les révoquer ou changer à sa volonté. Sa Majesté lui enjoint notamment de révoquer ou démonter sur-le-champ ceux d'entre eux sur lesquels il lui sera porté des plaintes fondées.

Art. 31. Outre les charges et les conditions imposées à l'entrepreneur, par les dispositions des articles précédents, il sera tenu de payer annuellement, pour prix de la concession dudit bail, la somme de douze cent mille livres. Veut Sa Majesté que ladite somme soit payée par ledit entrepreneur au Trésor public, annuellement et par quartier, à compter du jour auquel aura commencé son bail, d'après la disposition de l'article 5 du présent décret, jusqu'au , et qu'en cas de retard il puisse y être contraint, ainsi que ses cautions, dont il sera parlé à l'article suivant, par les voies accoutumées pour les recouvrements des deniers royaux.

Art. 32. Ledit sera tenu de fournir incessamment bonne et suffisante caution, formée de la réunion de douze des sujets de Sa Majesté au moins, toutes personnes expérimentées et solvables, qui font conjointement avec lui au greffe du conseil leur soumission d'exécuter ponctuellement toutes les dispositions du présent décret.

Nota. On trouvera déposé au comité des finances un tableau dessiné du service proposé, qui explique la manière dont la navette se fera, et la suppression du retour à vide.

ASSEMBLÉE NATIONALE.

PRÉSIDENCE DE M. DUPONT (DE NEMOURS).

Séance du lundi 23 août 1790 (1).

La séance est ouverte à neuf heures du matin.

M. **Pinteville de Cernon**, secrétaire, donne lecture du procès-verbal de la séance du 21 août au matin. Ce procès-verbal est adopté.

M. **Delacour**, autre secrétaire, lit le procès-

verbal de la séance du 21 août au soir. Il ne se produit aucune réclamation.

M. **Dinocheau**, secrétaire, fait lecture du procès-verbal de la séance d'hier 22 août.

M. **Darnaudat**, député du Béarn. J'étais absent lorsqu'il a été question de l'adresse que j'ai présentée au roi. Si j'avais été présent, j'aurais exposé que les députés du Béarn ayant examiné la demande de la ville de Pau, je fus chargé de me donner les mouvements nécessaires. J'agis d'abord auprès du comité des domaines, il me fut répondu par plusieurs membres que la rigidité des principes ne leur permettrait pas de proposer cette exception; alors je leur demandai si je m'adresserais au roi; ils approuvèrent ce moyen. Je fis part à mes collègues des démarches faites en conséquence, et de leur succès. Maintenant, après cet exposé simple et exact, quel membre de l'Assemblée pourrait inculper cette conduite?

(L'Assemblée, après avoir entendu ces explications, adopte le procès-verbal et passe à l'ordre du jour.)

M. **le Président**. J'ai reçu de M. de La Luzerne, ministre de la marine, une lettre par laquelle il m'annonce que la contribution patriotique des Français résidant à Tripoli se monte à 2,722 livres, en y comprenant celle du consul, et que cette somme, déposée à la chambre du commerce de Marseille, est à la disposition de l'Assemblée nationale.

M. l'abbé Athanase Auger, membre de l'Académie des inscriptions et belles-lettres, fait hommage à l'Assemblée du premier volume de l'édition grecque et latine de Demosthène, de l'imprimerie de Didot.

L'Assemblée reçoit, avec le plus vif intérêt, ce tribut offert à la patrie par un homme qui a contribué si efficacement à la gloire des lettres, et que ses immenses travaux ont rendu si recommandable.

Elle ordonne le dépôt dans ses archives de l'ouvrage qu'il lui a adressé, et qui, par la beauté des caractères de Didot, devient un monument des arts véritablement honorable pour la nation.

M. **le Président** est chargé de remercier M. l'abbé Athanase Auger, au nom de l'Assemblée nationale.

M. **Gossin**, rapporteur du comité de Constitution, donne lecture du décret général sur le placement des tribunaux.

Après quelques observations présentées par divers membres, le décret est rendu ainsi qu'il suit: (Voyez le décret annexé à la séance de ce jour, p. 239.)

L'Assemblée ordonne l'impression du décret qui sera joint au procès-verbal, après qu'il aura été sanctionné par le roi.

M. **le Président**. L'ordre du jour est la suite de la discussion sur le projet de décret relatif aux postes et messageries.

M. **de Lablache**, rapporteur, donne lecture des articles 5 et 6.

M. **Regnaud** (de Saint-Jean-d'Angély). Je demande que le nombre des administrateurs soit réduit à trois.

(1) Cette séance est incomplète au *Moniteur*.