

Observations sur le mémoire intitulé Réflexions d'un citoyen, relativement à l'admission des étrangers à la concurrence dans le fret pour l'exportation de nos grains ; ou Lettre aux auteurs du journal, etc., par M. G. ¹

Messieurs,

Un anonyme, sans prétentions aux compliments, vous envoie, sans compliment aussi, quelques observations sur les *Réflexions d'un citoyen*, etc., insérées dans la seconde partie de votre journal du mois de septembre. Je vous fais grâce du discours introductif, et je viens au fait, en vous disant tout simplement que vous ferez de ces observations tel usage qu'il vous plaira.

Le mémoire dont je parle ici est une apologie de deux modifications apposées à la liberté de l'exportation de nos grains. S'il n'eût parlé que de leur nécessité relativement aux circonstances dans lesquelles cette liberté nous a été rendue, je ne dirais rien. Lors de l'établissement de cette liberté les esprits étaient si peu disposés à une révolution totale dans nos systèmes économiques, qu'il eût été difficile au gouvernement de faire quelque chose de plus que ce qu'il a fait. Mais indépendamment de ces mêmes circonstances auxquelles sa sagesse a bien voulu se prêter, le mémoire tend à prouver que ces deux modifications sont également bonnes et utiles par elles-mêmes, et qu'il faut ainsi les laisser subsister telles qu'elles sont : et voilà le point qui selon moi n'est pas démontré dans le degré d'évidence où je le voudrais.

L'auteur du mémoire commence par s'étayer sur la disette et la cherté des blés en Angleterre pour prouver que sans les modifications dont il s'agit, la liberté d'exporter nous exposerait aux mêmes fléaux. Mais les blés anglais gagnent une gratification en sortant, et les nôtres paient un droit de sortie ; mais l'Angleterre repousse les blés étrangers qui pourraient entrer chez elle, tandis qu'ils peuvent entrer librement en France ; mais les bâtiments étrangers qui portent des blés en Angleterre dans un temps de besoin, sont obligés de revenir sur leur lest, au lieu que les mêmes bâtiments qui viennent en France chargés de blés

¹ Voyez l'avertissement qui est à la fin de ce journal. (Note de l'original.)

peuvent y prendre un fret pour le retour. Je ne vois donc pas comment on peut assimiler la police anglaise à la nôtre, et ce qu'on peut conclure de la première à la seconde.

L'intempérie des saisons a fait manquer les blés en Angleterre, la police des Anglais a aggravé le mal, et leur a fait acheter plus cher les secours étrangers. Ne pourrait-on pas en conclure que dans un cas de mauvaise récolte, notre police qui est toute contraire, produirait un effet tout contraire ? Je ne m'étendrai pas davantage sur cet article que d'autres ont déjà traité mieux que moi, sans compter ceux qui peut-être le traiteront encore.

Celle des deux modifications à laquelle l'auteur du mémoire s'attache le plus est la défense d'exporter nos blés par d'autres bâtiments que les nôtres. Il prétend qu'il ne faut rien changer à ce règlement qui sera toujours de la plus grande utilité pour nous. Que cela soit ou non, je vous proteste, Messieurs, que cela m'est fort indifférent. Je ne tiens qu'à la vérité et point à mon opinion. Le point qui m'intéresse est que la question soit bien jugée, afin qu'on prenne le parti le plus avantageux à l'État et à l'humanité.

Le premier argument de l'auteur du mémoire est que *nous avons et que nous aurons toujours assez de vaisseaux pour exporter nos blés*. Pour prouver clairement cette assertion, voici comme je voudrais qu'on procédât. 1°. Calculer la quantité des blés exportables année commune, qu'on peut compter de trois millions de septiers, dont l'encombrement peut être de 400 000 tonneaux, qui demanderaient 2 000 voyages, en supposant les vaisseaux de transport de 200 tonneaux les uns dans les autres, supposition que je crois outrée ; mais n'importe : 2 000 voyages sont bien suffisants pour donner matière à des réflexions. 2°. Joindre à ce calcul celui de nos bâtiments marchands existants, et même à exister ; des chargements qu'ils peuvent prendre en blés, sans préjudicier aux autres branches du commerce qui les emploient. Vous comprenez, Messieurs, que cette dernière considération est essentielle, car nos vaisseaux qui vont aux Indes, en Amérique, à la côte de Guinée, à la Pêche, etc., ne voient pas des blés, du moins pendant qu'ils sont dans les voyages. Il en est de même de ceux qui vont dans les Échelles du Levant, ou dans tout autre port chargés de nos autres marchandises. Lorsqu'ils sont pleins de vins, d'eaux-de-vie, de sels, de sucre, de café, d'indigo, de coton, de toiles, de draps, d'étoffes, d'huiles, etc., ils ne

peuvent pas l'être encore de blés. De vous dire, Messieurs, quels seraient les résultats des calculs qu'on pourrait faire à ce sujet, je vous avoue que la chose n'est point en mon pouvoir ; et c'est précisément parce que je ne peux pas faire ces calculs que je désirerais qu'un autre les fît, et jusqu'à ce qu'ils soient faits, il ne me paraît pas possible de proposer comme article de foi que nous avons et que nous aurons toujours assez de vaisseaux pour l'exportation de nos blés.

Une observation qui fortifie mes doutes, c'est que la cherté de notre navigation ne permet guère à nos bâtiments de sortir sans un chargement complet, ou de revenir à vide. Il faut donc que le voiturage de nos blés puisse s'encadrer avec les autres branches de commerce, de manière que tel bâtiment qui ne peut pas prendre tout son chargement en blés, le complète en autres marchandises, et soit sûr d'un fret pour le retour. Ceci me paraît encore être une branche du calcul par lequel on peut démontrer *la suffisance* de nos bâtiments pour le transport de nos blés.

Le second argument de l'auteur du mémoire est de dire qu'*il est naturel de ménager aux armateurs nationaux le fret des marchandises nationales*. De là il conclut qu'*il faut leur réserver exclusivement aux étrangers le voiturage de nos blés*. Si la première proposition est vraie, la seconde doit l'être. Quelque chose de mieux encore, c'est qu'il faut leur donner aussi le privilège exclusif pour le voiturage de toutes nos autres marchandises. Ce qui est *naturel* pour le transport de nos blés le devient pour toutes nos denrées tant de l'Amérique que d'Europe, et pour tous les ouvrages de notre industrie. Je ne vois pas pourquoi ce privilège exclusif ne serait *naturel* que pour un seul article. Ou c'est une faveur qu'il est *naturel* de faire à notre marine marchande, et dans ce cas il me paraît *naturel* aussi de l'étendre ; ou c'est un préjudice fait gratuitement au débit et aux cultivateurs du blé ; mais alors je ne conçois plus comment la chose est *naturelle*, car ils ne sont pas d'une condition pire que celle des autres hommes, leurs intérêts sont une portion de l'intérêt général de l'État, au moins comme ceux des autres sujets du roi : celui-ci même jouit d'une portion considérable du *produit net* de leurs terres, et qui naturellement doit être proportionnelle à ce *produit net*, de sorte que lorsque les fruits de la culture perdent de leur valeur, c'est l'État et le roi qui perdent.

Une autre réflexion me frappe ; Messieurs, si le privilège exclusif en question pour le voiturage de toutes nos marchandises est *naturel* chez nous, il l'est également sans doute chez toutes les nations étrangères pour l'exportation de tout ce qu'elles ont à vendre. Ainsi il devient *naturel* que tous les vaisseaux marchands de l'univers ne fassent que porter sans rapporter, qu'ils sortent chargés pour revenir toujours à vide, que les frais d'armement soient plus chers de tout le montant des frais de désarmement, et de retour qui seront toujours en pure perte. Je ne vois ni ce qu'on y gagnerait, ni quelle nation y gagnerait. Je désirerais qu'on me fît connaître ce qui en résulterait pour le bonheur ou le malheur de l'humanité, et qu'en remontant jusqu'à l'ordre physique même, source primitive du droit *naturel*, on me prouvât qu'une police qui tend à isoler les nations les unes des autres, à les désunir encore plus qu'elles ne le sont déjà par leurs fausses maximes, serait en cela plus conforme aux lois sacrées de la *nature*. Je laisse l'examen de cette question à ceux dont la résidence est éloignée des lieux de la production, et à ceux dont les terres sont éloignées des lieux de la consommation.

Il me paraît cependant que l'auteur du mémoire s'est un peu défié de cette même police qui lui paraissait si *naturelle*, et qu'il a bien senti qu'une pratique toute contraire était dans l'ordre de la nature, dans l'ordre de l'intérêt *naturel* et commun des hommes, puisqu'il a fallu l'autorité d'une loi positive pour les empêcher de suivre *naturellement* cette pratique. Il regarderait, dit-il, *comme une idée chimérique, celle de vouloir faire par nos seuls vaisseaux tout notre commerce maritime*. En conséquence il borne l'application de sa maxime au *cabotage* ; c'est-à-dire, sans doute, aux voyages de France dans les ports des autres nations de l'Europe ; car il s'agit ici d'exportation. Il appelle donc *cabotage* toute navigation pour le transport de nos blés dans les ports étrangers d'Europe. Mais cette navigation n'est pas *cabotage* quand nous exportons nos blés, et voyages de long cours quand nous exportons nos autres marchandises. Dès que la navigation pour porter des blés en Espagne ou à Hambourg est *cabotage*, elle l'est aussi pour y porter des sucres, des eaux-de-vie, des cafés et d'autres marchandises. Ainsi dès que le *cabotage* des marchandises nationales doit être réservé pour nos bâtiments, tout notre commerce maritime doit être centré dans notre marine marchande, quoique l'auteur ne veuille pas que cela soit ainsi ; car nous ne faisons commerce de nos marchandises avec les étrangers

par aucune autre navigation que par le *cabotage* (à prendre ce mot dans la signification que lui donne l'auteur.) Si quelqu'un en doute, il peut s'en convaincre en jetant les yeux sur les pays où se font les voyages de long cours. Ces pays sont 1°. les mers du nord pour la pêche de la baleine et de la morue ; nous n'y portons pas de marchandises. 2°. Les côtes d'Afrique pour la traite des noirs, et les Indes orientales : on ne fait pas ces voyages pour y vendre, mais bien pour y acheter, ce qu'on y vend n'est presque rien. 3°. Nos colonies de l'Amérique, mais comme elles font partie du royaume, et qu'il est question de l'exportation de nos marchandises pour l'étranger, elles n'ont aucun rapport à la question présente. D'ailleurs je ne crois pas que l'auteur du mémoire ait voulu dire qu'il serait à propos que les étrangers y fussent admis concurremment avec nos marchands et pour les mêmes objets. En tout cas il faudrait que cela fût plus clairement expliqué. Je ne vois donc que les Échelles du Levant comme voyages de long cours, si l'on veut, et dans lesquelles nous portions diverses sortes de marchandises. Mais moi, j'appellerai cette navigation *cabotage*, parce que nous pouvons très bien y porter des blés ; du moins je demanderai pourquoi la concurrence des vaisseaux étrangers serait plutôt admise dans cette branche de commerce pour le voiturage de nos marchandises que pour leur transport en Espagne, en Italie, dans tous les ports de la mer Baltique, etc.

Il est donc difficile de concevoir avec l'auteur du mémoire comment tout le *cabotage* ou toute l'exportation de nos marchandises (car c'est la même chose dans l'intention de cet auteur), pourrait être exclusivement réservé pour nos vaisseaux, sans que tout notre commerce maritime fut concentré dans notre marine marchande ; à moins qu'il n'entende dire que l'exportation de nos marchandises doit nous être réservée, et que l'importation des marchandises étrangères doit être permise aux étrangers. Dans ce cas il supposerait que la même police s'établirait chez eux comme chez nous, et que tous les bâtiments marchands ne serviraient, comme je l'ai déjà observé, qu'à exporter sans jamais se charger en retour. Je ne répéterai point ce que j'ai dit à ce sujet ; mais j'y ajouterai seulement, que pour bien juger de la valeur de ce système, il faut examiner si le commerce qui se fait de nation à nation est véritablement un commerce de vente en argent ; et s'il n'est point plutôt un simple commerce de troc, d'échange de marchandises

en nature, opérations qui demandent que le navire qui voiture les marchandises à échanger, revienne chargé des marchandises échangées. Pour moi, j'avoue que cette façon d'opérer me paraît bien au moins aussi *naturelle* que la façon opposée qui tend à faire porter par une autre à grand frais et avec une perte de temps très considérable, ce qu'on pourrait emporter soi-même très promptement et sans frais.

Ce second argument de l'auteur du mémoire me présente donc deux contradictions : l'une de vouloir que nos marchandises ne soient commercées que par le moyen de nos vaisseaux marchands, sans cependant que ce soit nos vaisseaux marchands qui fassent tout notre commerce. L'autre, de favoriser notre marine marchande du privilège exclusif pour l'exportation de nos blés, sans étendre la même faveur au transport des autres marchandises. Je crois pourtant entrevoir la raison de cette différence dans un passage de l'auteur. Il prétend que *nos blés étant une denrée de première nécessité, et ne passant chez les étrangers qu'au moment et en raison de leur besoin, cette même nécessité nous met en état de leur faire la loi*. Mais de quelle nature est cette loi que nous pourrions leur imposer ? Ce ne sera pas de payer nos blés aux prix que nous le voudrions ; car tant qu'il y aura plusieurs peuples vendeurs, les consommateurs achèteront par préférence de ceux qui leur donneront le blé à meilleur marché. En vain nous excluons les bâtiments étrangers pour l'enlèvement de nos blés, cette exclusion ne nous permettra pas de faire la loi sur les prix ; nous la recevrons au contraire de la concurrence tant que nous aurons des concurrents sur la vente.

Cet avantage si précieux de pouvoir faire la loi aux étrangers se réduira donc à les obliger de n'enlever nos blés que par nos bâtiments, bien entendu que cette loi n'aura lieu que dans les cas où il ne leur sera pas plus convenable de s'en pourvoir ailleurs, ce qui peut et doit souvent arriver par une suite naturelle de l'exclusion que nous leur donnons, et de la liberté qu'ils auront chez d'autres nations. Nos blés ne seront pour eux que ce qu'on appelle *un pis aller*.

Ces réflexions me persuadent que cette loi que nous ferons au consommateur étranger, n'est point à sa charge, puisqu'il n'en paiera pas nos blés plus cher. Si cependant elle occasionne un bénéfice à notre marine marchande, comme on l'espère, il faudra bien que ce bénéfice soit pris sur les cultivateurs, sur les propriétaires, sur les décimateurs et

sur l'État, premiers vendeurs du blé. C'est donc contre eux que la loi se trouvera faite ; elle ne produira donc d'autre effet que de les empêcher de vendre au marchand français aussi cher qu'ils pourraient le faire à l'étranger, qui aurait la liberté de charger ses blés sur ses bâtiments.

Mais s'il est bien de faire cette faveur à la marine marchande au préjudice des cultivateurs du blé et des propriétaires du produit net de cette culture, dont le roi est le plus grand, je demande encore une fois par quelle raison il ne sera pas également bien d'étendre cette même faveur, et de faire supporter le même préjudice dans les autres cultures aux cultivateurs, au roi, aux décimateurs, enfin à tous les propriétaires du produit net de toutes les autres cultures sans exception ; on ne peut pas justifier cette différence par la nécessité de consommer des blés, puisqu'il est démontré que cette nécessité ne les fait pas acheter plus cher par les étrangers, et que la moins-value des blés occasionnée par le privilège exclusif en question, est une perte sèche pour l'État, perte dont on croit qu'il est dédommagé par l'utilité qui en revient à la marine marchande. Or cette utilité serait plus grande encore, si par un semblable privilège on lui ménageait un semblable bénéfice sur tous les autres cultivateurs, et sur les possesseurs des terres, le roi et les décimateurs en leur qualité de propriétaires du produit net de toutes les autres cultures, comme ils le sont de celle des blés.

En deux mots, pourquoi par cette police lève-t-on un impôt sur les blés au profit de la marine marchande, et pourquoi n'en lève-t-on pas un également sur les autres denrées ? Quoique le vin, l'eau-de-vie, le sucre, le sel, etc., ne soient pas autant de première nécessité que le blé, ils sont cependant assez universellement recherchés pour que leur consommation chez l'étranger continuât d'avoir lieu malgré le privilège exclusif qu'on accorderait à nos bâtiments pour les voiturier. Il en résulterait seulement une diminution considérable dans le prix de leur vente en France, dans les revenus des premiers propriétaires, et dans ceux de l'État, mais aussi notre marine marchande gagnerait à proportion, en supposant que cette diminution sur le prix des ventes, n'en occasionnât pas une dans le prix de toutes les ventes intérieures, et par conséquent une diminution immense dans la reproduction des richesses, d'où suivrait bientôt une autre diminution non moins considérable dans l'exportation.

Il me vient, Messieurs, une idée : puisque l'accroissement de notre marine marchande est un objet si capital pour l'État, qu'on croit *naturel* de lui sacrifier une portion des revenus de l'État, quoiqu'elle ne soit instituée que pour provoquer ce même revenu, ne serait-il pas bien d'ordonner que les blés, les vins et les eaux-de-vie de l'Orléanais, qui se consomment à Paris, n'y arrivassent que par la Seine ; qu'en conséquence on les embarquât tous sur la Loire pour Nantes, d'où ils se rendraient par mer au Havre, pour remonter à Paris. Il me semble que cela occuperait plus de marins, gens ordinairement classés, et plus de matelots. De même, on pourrait ne permettre la sortie des huiles et des savons de Provence pour l'étranger que par le port de Nantes, qui en serait l'entrepôt ; des sels de Bretagne que par celui de Marseille, des vins de Bordeaux que par la voie de quelqu'une de nos colonies. Non seulement nous donnerions plus d'étendue et plus d'activité à notre marine marchande, mais encore nous occuperions plus d'hommes pour la main-d'œuvre de toute espèce que ces voyages redoublés exigeraient. Il est vrai que les frais de nos marchandises augmenteraient considérablement avant qu'elles arrivassent au lieu de la consommation, mais l'auteur du mémoire pense que ces frais sont utiles, en ce qu'ils grossissent la consommation et la population. ²

Le troisième argument de cet auteur est que *le privilège exclusif en question n'occasionnera qu'une légère augmentation dans le prix du fret des blés, laquelle par conséquent ne pourra préjudicier à leur consommation chez l'étranger, vu la nécessité de consommer du blé.*

Avant d'examiner si cette augmentation sera *légère* ou non, j'observe que l'augmentation du prix du fret n'a rien de commun avec le consommateur étranger, qui n'achètera jamais les blés français plus cher que les blés anglais ou polonais, quoique notre fret soit plus cher. Il donnera toujours la préférence à ceux qui, toutes choses égales d'ailleurs, lui seront vendus à meilleur compte ; ou nous ne vendrons point, ou nous ne vendrons qu'au prix courant du marché général, qu'au prix fixé par la concurrence des autres nations, qui ont, comme nous, des blés à vendre. Ainsi nos cultivateurs ne pourront vendre leurs blés qu'en raison de ce prix courant et des frais de transport ; plus ces frais seront gros et plus le produit de leurs ventes sera modique, et moins

² Cf. Bastiat.

elles donneront de produit net, et moins les propriétaires des terres, l'État et les décimateurs auront de revenu ; ainsi quelle que soit l'augmentation du prix du fret, elle ne peut avoir aucune influence sur la consommation des étrangers, excepté dans le cas où nous serions seuls vendeurs de blé. Et Dieu nous garde d'être seuls vendeurs, et de vouloir survendre ; car si nous ruinions les étrangers par la cherté de nos grains, nous les mettrions hors d'état d'acheter de nous d'autres denrées, à moins que nous n'achetassions d'eux également cher ce qu'ils nous vendraient à leur tour, auquel cas le prétendu bénéfice résultant de la cherté de nos blés serait nul.

Il me paraît donc que l'auteur du mémoire n'appuie son troisième argument que sur une fausse supposition, qui est de croire que l'augmentation du prix du fret est à la charge des consommateurs étrangers ; que par conséquent son observation sur la modicité de l'augmentation du fret ne peut valoir que par rapport aux intérêts des cultivateurs de l'État et du roi. C'est donc dans ce point de vue que je vais considérer cette augmentation.

Je suppose que le raisonnement de l'auteur soit tel que je crois qu'il devrait être : *l'augmentation du prix du fret sera légère, donc elle diminuera peu le prix auquel les blés devraient être vendus en France, donc elle ne fera qu'un léger préjudice aux cultivateurs, au roi et à l'État.* À cela je réponds que je le souhaite, mais que j'en doute ; et que pour me le prouver, il faut d'abord que l'auteur ait la bonté de nous présenter des calculs sur lesquels on puisse apprécier le renchérissement du fret. Mais pour que ces calculs soient exacts, ils doivent mettre une valeur à tout ce qui concourt à ce renchérissement. Voici par exemple quelques articles principaux.

1°. La différence ordinaire du prix du fret sur un navire français, au prix du fret sur un navire étranger.

2°. La différence du prix du fret sur un navire français, armé exprès pour transporter des blés, au prix du fret sur un navire étranger qui s'en retourne à vide ou à demi charge, car cela est commun.

3°. La différence du prix du fret sur un navire français, armé exprès pour le transport du blé, et n'ayant pas son chargement complet, ou ne pouvant pas espérer de trouver à se charger en retour dans les lieux de sa destination, au prix du fret, sur tout navire étranger qui aurait la

liberté de faire entrer le blé dans l'assortiment de sa cargaison, et qui, par ce moyen, trouverait l'avantage de ne pas repartir sur son lest ou à demi chargé. Il est certain que le privilège exclusif mettra souvent nos vaisseaux dans le cas dont je viens de parler. L'auteur du mémoire dit lui-même que *nos blés ne passeront à l'étranger qu'au moment et en raison de son besoin*. Or, le besoin de manger n'attend pas ; il commande au vendeur comme au consommateur, et lorsqu'il prescrit à celui-ci le moment d'acheter, il prescrit à celui-là le moment de vendre. Ce moment venu, il faut que le vendeur laisse échapper l'occasion de vendre, ou qu'il se hâte d'aller trouver les consommateurs, quand même il n'aurait pas un chargement complet, ou serait sûr de ne pas trouver un chargement en retour.

4°. Toutes les années ne se ressemblent ni chez nous ni chez les autres nations pour l'abondance des récoltes. Ainsi notre exportation sera tantôt plus et tantôt moins abondante. Il faut distinguer deux sortes d'années : celles où nous aurons beaucoup de blés à exporter et celles où nous n'en aurons que très peu ou point du tout. Si dans celles-là le nombre des bâtiments est suffisant, que feront-ils dans celles-ci ? Ils resteront sans emploi, et leur concurrence ne pourra que devenir très préjudiciable à ceux qui trouveront à s'occuper. Alors voilà les intérêts chéris de la marine marchande en grande détresse. Si au contraire le nombre de nos bâtiments n'est que proportionné à l'exportation d'une année commune ou médiocre, qui est-ce qui voiturera nos blés dans le cas d'une grande exportation à faire ? Il faut donc, ou que ce nombre soit souvent insuffisant, ou souvent surabondant. Dans l'un et l'autre cas le fret ne peut être que fort cher, soit par le défaut de concurrence, soit par la nécessité de dédommager du temps que les navires restent sans emploi. Il faut donc évaluer cette augmentation nécessaire sur le prix du fret, et indiquer la différence de ce prix à celui sur les navires étrangers, allant et venant librement, et chargeant nos blés en tout temps, avec la même liberté, selon que les circonstances le permettent.

Quand on m'aura bien démontré que toutes ces différences combinées ensemble ne font qu'une *légère* augmentation sur le prix du fret des blés, j'accorderai la proposition, mais je ne passerai pas la conséquence ; je ne conviendrai pas qu'il n'en résultera qu'une modique diminution dans le prix que nos blés devraient avoir en France. En effet ce n'est pas la seule différence dans les frais de transport, qui

en occasionne une dans le prix des ventes faites par les cultivateurs. Les choses se vendent par eux encore plus ou moins cher, selon qu'elles s'allient plus ou moins bien avec les autres parties du commerce de celui qui les achète pour les revendre. Souvent on se charge de marchandises qui ne sont que d'assortiment, et sur lesquels on ne se propose pas de gagner du moins autre chose que son fret, parce qu'on espère gagner suffisamment sur les autres objets ; on les achète plus cher qu'on le ferait, si ces mêmes marchandises étaient l'unique cause du voyage : les marchands étrangers apportent librement leurs marchandises en France, et en repartent librement chargés de nos marchandises, quoique *nous ayons assez de bâtimens pour les exporter*. Dès qu'ils ne peuvent plus enlever nos blés, les achats et le transport de nos blés ne peuvent plus s'allier comme assortiment avec les achats et les transports de nos autres marchandises, faits par les étrangers : cela devient pour eux une branche de commerce tout à fait isolée ; elle n'entre plus dans le cercle de leurs opérations et de leurs spéculations.

Il serait, je crois, à propos qu'on pesât la valeur de cette observation, qu'on fit attention que le marchand étranger, qui projette d'extraire des blés de France, ne peut envoyer un navire avec des marchandises pour les acheter, et charger ses blés ; que tous les articles que les étrangers viennent nous enlever eux-mêmes sont autant d'objets qui diminueraient les frais du transport des blés, et permettraient à ces étrangers de nous les acheter plus cher, s'ils pouvaient allier ce commerce avec l'achat et le chargement de nos blés sur leurs navires. Tel et tel marchand étranger les achèterait par préférence à plus haut prix toutes les fois que pour venir les chercher il pourrait trouver dans son voyage une occasion de faire des bénéfices sur d'autres parties de marchandises qu'il nous apporterait. Enfin l'achat et l'enlèvement de nos blés par les bâtimens étrangers entrant librement dans toutes les spéculations ordinaires des marchands, certainement l'exportation serait plus abondante, et le prix de nos blés en France deviendrait d'autant plus cher, qu'il y aurait plus grande concurrence d'acheteurs et plus de facilités pour eux de les acheter à plus haut prix, sans perdre sur leur revente.

Je ne m'étendrai pas davantage sur cette observation ; je ne parlerai point d'un grand nombre de petits ports que nous avons en Bretagne, en

Normandie, etc., qui ne sont guère fréquentés que par des barques hollandaises, qui sont très longtemps à s'expédier, et souvent en repartent à vide pour retourner chez elles, ou passer dans quelque autre de nos ports. Allant et venant ainsi, elles transporteraient à bon compte tantôt 10, tantôt 20 ou 30 tonneaux de blé, pour lesquels une barque française ne s'expédiera point exprès, et qui, faute d'avoir été enlevés par des barques étrangères, resteront sans être ni exportés, ni consommés.

Il faut donc considérer le privilège exclusif dont il s'agit, dans la multitude d'occasion qu'il nous fait perdre pour l'exportation ; sans cela on ne peut se former une idée juste du préjudice qu'il doit opérer dans la vente de nos blés.

Mais, Messieurs, je vais plus loin encore : quand ce même privilège exclusif n'empêcherait pas que nos blés fussent tous exportés, et n'occasionnerait qu'une légère diminution sur le prix de leur vente en France, cela prouverait-il que cette perte fût modique pour l'État ? Il ne faut pas ne la calculer que sur la moins-value des blés exportés ; il faut la voir encore dans ses contrecoups, dans la proportion nécessaire que la valeur des blés consommés dans le royaume doit avoir avec les blés exportés. Si chaque septier de blé exporté est vendu vingt sols de moins qu'il ne devrait l'être en raison du prix courant du marché général, tous les septiers de blé, cueillis et consommés dans le royaume, perdent également vingt sols sur la valeur qu'ils devraient avoir ; et si la récolte est de quarante cinq millions de septiers, c'est quarante-cinq millions de valeur et de revenu perdus pour l'État, sur lesquels le roi perdrait quinze millions.

Ce calcul ainsi fait, Messieurs, ne serait-il pas à propos qu'on mît dans une balance, d'un côté la perte que font l'État et le roi, d'un autre côté le petit bénéfice que notre marine marchande retire de cette perte, pour pouvoir juger si nous sommes véritablement dédommagés du sacrifice ?

Le quatrième argument de l'auteur du mémoire est *la nécessité dont la marine marchande est à l'entretien d'une marine militaire*. Je n'ai rien à alléguer contre ses principes ; ils sont d'autant plus concordants que voulant n'exporter nos marchandises que par des bâtiments nationaux, il faut une marine militaire pour leur procurer la sûreté des chemins

pendant la guerre avec les puissances maritimes. Une marine militaire devient donc un mal nécessaire dans son système. N'allez pas en inférer, Messieurs, que je veuille dire que dans le système opposé on pourrait très bien se passer d'une marine militaire. Je proteste contre tout raisonneur qui voudrait me faire raisonner ainsi, et je déclare hautement que je n'entends rien à la politique ; que sur cet article on aurait tort de m'imputer aucune hérésie, parce que je n'ai aucune opinion. Tout ce que je crois, c'est qu'une bonne marine militaire est une bonne chose ; qu'elle est nécessaire à une grande marine marchande, sans examiner si l'une et l'autre sont d'une nécessité indispensable pour un grand commerce dans une nation agricole qui aurait beaucoup de choses à vendre aux étrangers, et qui joindrait un grand nombre d'hommes à une grande abondance de reproductions. Ennemi de tout ce qui est système, en prenant ce nom dans le sens que nombre de gens lui donnent depuis quelque temps, je me borne à représenter à l'auteur qu'il serait à désirer qu'il voulût bien dissiper les contradictions qui paraissent être dans son quatrième argument.

La marine militaire, pour protéger la marine marchande, doit donc commencer par lui enlever une grande partie de ses matelots, et la mettre ainsi hors d'état d'agir. Je sais qu'on sauve ce contraste, en disant que le commerce se rétrécit pendant la guerre ; qu'il laisse des matelots oisifs, que la marine militaire emploie sans faire tort à la marine marchande. Mais moi je dis tout simplement, si la marine marchande, qui doit exporter nos denrées, emploie moins de matelots, et fait moins de commerce pendant la guerre, une portion de nos reproductions reste donc sans débouché, sans valeur, et leur abondance, alors superflue, doit opérer une diminution prodigieuse dans le prix de toutes les marchandises nationales, qui trouvent de la consommation. Voilà un terrible échec pour les revenus de l'État et du roi, dans un temps où il faut faire plus de dépenses.

Si la marine marchande faisait le même commerce en temps de guerre comme en temps de paix, elle ne pourrait pas fournir des marins à sa protectrice. Elle ne peut donc mettre la marine militaire en état de la protéger qu'autant qu'elle cesse une partie de ses opérations, et qu'elle occasionne par ce moyen une grande diminution dans les revenus de l'État, qui cependant aurait besoin de les augmenter pour fournir aux dépenses de la marine militaire.

Il est vrai que dans ces temps de calamité ces inconvénients peuvent être allégés, en donnant aux bâtiments neutres toute liberté pour l'enlèvement de nos marchandises. Cette liberté fait alors ce que la marine militaire et marchande, combinées ensemble, ne peuvent pas faire. C'est ainsi qu'on ne connaît guère le prix des choses que lorsqu'on en a un pressant besoin.

Quoi qu'il en soit, une fois qu'il est bien constant qu'une marine militaire est d'une absolue nécessité, je conviens qu'il lui est difficile d'avoir en temps de paix une autre école que la marine marchande, et qu'il serait très dispendieux pour l'État d'entretenir toujours à ses frais une marine militaire, dont il n'a besoin que pendant la guerre. Mais aussi je crois qu'il faut compter pour quelque chose, que pour accroître notre marine marchande, afin de donner plus d'aliment à la marine militaire, le privilège exclusif pour l'exportation de nos blés coûte année commune au roi une perte de 15 millions, et à l'État, de 45. Si le roi les recevait de plus, et que chaque année il les dépensât de plus pour la marine militaire, peut-être bien que la guerre survenant, elle n'en serait pas moins respectable, sans avoir autant besoin des secours d'une marine marchande. En tout cas, une chose certaine, c'est que l'État y gagnerait 45 millions de revenu, et qu'il retirerait bien d'autres avantages de cette première augmentation.

Je touche, Messieurs, à une des contradictions qui m'a le plus frappé dans les maximes sur lesquelles le quatrième argument de l'auteur est établi. Se proposer d'avoir une marine militaire, c'est se proposer une occasion de dépenses. Or, il ne me paraît pas bien combiné de se proposer de soutenir une grande dépense par une opération qui occasionne une grande diminution dans les moyens de dépenser. C'est cependant ce que présente le privilège exclusif en question, qui enlève à l'État 45 millions de revenu, et qui n'est donné à la marine marchande qu'en contemplation de son utilité pour la marine militaire, pour l'entretien de laquelle l'État a besoin d'un plus grand revenu. J'ai ouï crier beaucoup contre la milice qui se tirait dans les campagnes : elle enlève, disait-on, les laboureurs ; elle diminue le produit des cultures dont l'État a besoin pour le paiement des armées que la milice grossit. On se plaignait ainsi de ce que la milice augmentait le besoin d'une chose, tandis qu'elle en diminuait les moyens d'y satisfaire. Il me semble qu'on retrouve ici la même contradiction.

Ce que j'observe sur les dépenses doit s'appliquer aussi à l'emploi des hommes. Plus une marine militaire sera puissante, et plus elle aura besoin d'hommes. Il faut qu'elle soit étayée sur une grande population comme sur une grande richesse. Mais des gens profonds soutiennent par de bonnes raisons qu'ils rendent mieux que moi, que la richesse consiste dans une grande abondance de reproduction qui soient d'une grande valeur vénale et d'un débit proportionné à cette valeur ; que cette richesse est toujours la mesure de la population, et que la population se détruit en raison de ce que cette richesse s'affaiblit. Or, le privilège exclusif dont je parle, en faisant perdre à l'État 45 millions de revenu, diminue d'autant ses richesses, et arrête ainsi les progrès de la reproduction et de la population. Ses effets sont donc encore opposés à l'intérêt d'une puissante marine militaire, qui, pour se maintenir en vigueur, a besoin d'une population nombreuse.

Cependant ces contradictions disparaîtraient si l'on raisonnait ainsi : pour entretenir une forte marine militaire, il faut avoir une grande marine marchande, un grand revenu et une grande population ; pour avoir une grande marine marchande, un grand revenu et une grande population, il faut provoquer dans l'État la plus grande abondance possible des reproductions, et procurer leur débit à leur plus haut prix possible, en raison du prix du marché général, afin de faire naître dans les cultivateurs un plus grand intérêt, un plus grand zèle pour l'amélioration de leurs cultures, et plus de moyens pour fournir aux dépenses que l'amélioration exige. Je ne sais, Messieurs, si tout cela est possible ; mais en le supposant tel, les terres d'un tel royaume produiraient tout ce qu'elles pourraient produire de mieux pour l'avantage des cultivateurs, et des propriétaires du produit net de la culture, l'abondance et les richesses en tout genre seraient aussi grandes qu'elles pourraient l'être ; la population tout aussi nombreuse qu'elle pourrait l'être ; les revenus de l'État et du roi, tout aussi forts qu'ils pourraient l'être ; la consommation intérieure, l'exportation et l'importation, tout ce qui a rapport enfin à la marine marchande se trouverait ainsi dans son dernier point de vigueur et de perfection. Il me semble qu'alors une marine militaire aurait beau jeu ; elle trouverait dans le sein de l'État tous les secours dont elle aurait besoin en hommes, en argent, en ustensiles de toute espèce, en supposant que les forces de cette marine ne fussent pas hors de la proportion qu'elle doit avoir avec

celles de l'État : car, dans ce cas, ce royaume étant obligé d'emprunter, on dirait de lui ce qu'on dit de l'Angleterre, qu'elle fait une dépense prodigieuse pour détruire le revenu qu'elle cherche à conserver.

Telles sont, Messieurs, mes principales observations sur les *Réflexions d'un citoyen, etc.* Il est à croire que beaucoup de personnes les ont faites comme moi. Si à raison de leur grand nombre l'auteur des *Réflexions, etc.*, pense qu'elles méritent qu'il prenne la peine d'entrer dans de plus grands détails et de traiter la matière plus à fond, il me permettra de lui représenter qu'il ne doit point regarder cette question comme un procès entre les cultivateurs et les marchands seulement. Il s'agit ici des intérêts de l'État entier et de ceux du roi en particulier. Je crois qu'il sera convenable encore qu'il ne prenne pas dans un sens étroit le terme de cultivateur, qu'il admette pour produits de la culture toutes les productions qu'on obtient de la terre, de la mer ou des rivières, et comme travaux du cultivateur tous ceux qui sont immédiatement employés à la régénération, à la multiplication des choses que nous consommons, et à leur extraction du sein de la terre ou des eaux. C'est non seulement toute cette classe d'hommes, mais encore toute celle des propriétaires du produit net de la culture, laquelle renferme les possesseurs des terres, l'État, le roi et les décimateurs, dont il faut peser les intérêts dans le rapport qu'ils ont avec le privilège exclusif dont on veut prouver l'utilité. Il faut examiner s'il est à craindre que les vendeurs de denrées manquent de consommateurs, et si cette crainte doit décider à leur en donner une espèce qui détruise une partie des produits nets que ces vendeurs doivent retirer des travaux de la culture.

Je finis, Messieurs, en vous déclarant que je ne me propose point d'engager un combat en règle : je n'ai ni le temps ni les talents nécessaires pour le soutenir. Jugez d'après cela si je dois en avoir la volonté. Je suis, etc.