

Reclus

2	4
3	4
3	8
2	1
3	
5	1

Poste aux Marchandises.

PAR

ALFRED TALANDIER.

Comme l'homme devient puissant dans la nature en s'appuyant sur les lois de la gravitation, il deviendra libre dans la société en s'appuyant sur les lois de la solidarité.



LONDRES :

TRÜBNER ET CO., 60, PATERNOSTER ROW.

1858.

L'AUTEUR SE RÉSERVE LES DROITS DE REPRODUCTION
ET DE TRADUCTION.

Poste aux Marchandises.

PAR

ALFRED TALANDIER.



Comme l'homme devient puissant dans la nature en s'appuyant sur les lois de la gravitation, il deviendra libre dans la société en s'appuyant sur les lois de la solidarité.



LONDRES :

TRUBNER ET CO., 60, PATERNOSTER ROW.

1858.

POSTE AUX MARCHANDISES.

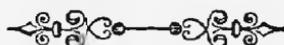


TABLE DES MATIERES.



	I.—Idée dont cet écrit est l'exposé	3
/o	II.—Théorie économique	3
	III.—Fait actuel	6
	IV.—Nécessité de la révolution économique	8
	V.—Détermination de la révolution économique	10
	VI.—Socialisation du Commerce	10
	VII.—Loi de compensation	12
	VIII.—Formules extrêmes	15
	IX.—Formule transitoire	17
	X.—Egalité devant la Consommation	19
	XI.—Objections et leur réfutation	22
/m	XII.—Tendances Marquées	29
	XIII.—Corollaires	33
	XIV.—Conclusion	36
	XV.—Appendice	38





POSTE AUX MARCHANDISES.

I.

Idée dont cet écrit est l'exposé.

Faire du transport des marchandises—comme on a déjà fait du transport des lettres—un service public, une fonction sociale, telle est, réduite à sa plus simple expression, l'idée dont ce travail est l'exposé.

Avant de m'expliquer davantage sur l'utilité et la possibilité de mettre cette idée en pratique; avant de décrire les lois auxquelles doit obéir l'organisme que, sous le nom de POSTE AUX MARCHANDISES, je propose de créer, il est nécessaire que je donne la théorie économique en vertu de laquelle je viens demander au public d'examiner une proposition qui ne tend à rien moins qu'à une révolution commerciale complète.

Pour la plupart des lecteurs, sans doute, les principes auxquels je vais remonter sont des vérités rebattues; mais pas plus qu'on ne reproche aux mathématiciens l'évidence des axiomes sur lesquels leur science s'élève, on ne doit me reprocher la simplicité et la notoriété des idées sur lesquelles je m'appuie pour monter, d'échelon en échelon, jusqu'au point élevé d'où un ordre supérieur s'offre à nos contemplations.

II.

Théorie économique.

L'état social est l'état *naturel* de l'homme, état nécessaire, forcé, duquel il ne peut sortir, mais qu'il peut

modifier en bien ou en mal, selon qu'il découvre et applique ou non, les lois naturelles auxquelles la société, ainsi que l'homme, est soumise.

Si donc la société nous montre *l'homme, être individuel, vivant au sein de la société, être collectif*, nous ne pouvons nous permettre de raisonner comme si chacun était un être complètement indépendant des autres, c'est-à-dire comme si la société n'existait pas, ou comme si la société était le seul être véritable dont les hommes seraient des membres impersonnels, c'est-à-dire comme si l'individu n'existait pas.

Ce qui est, c'est—l'homme vivant en société.

—Être individuel et libre, l'homme a des fonctions individuelles à remplir, et des organes pour cela.

—Être collectif et solidaire, la société a des fonctions collectives à remplir, et doit avoir des organes pour cela.

L'œuvre de la science est de distinguer avec soin ces diverses fonctions, et de décrire les organismes qui leur conviennent.

Cette distinction des fonctions est d'une importance capitale; car, selon que les fonctions sont individuelles ou collectives, elles s'accomplissent suivant des lois complètement différentes, les premières ne relevant que de la liberté individuelle, et les secondes devant être soumises aux lois communautaires qui découlent de la solidarité des hommes.

Or, dans l'ordre économique, quelles sont les fonctions individuelles?—quelles sont les fonctions collectives?—là est toute la question.

La vie humaine, au point de vue économique, s'accomplit en trois actes qui ont reçu depuis long-temps les noms généraux de Production, Circulation, Consommation.

De ce que ces trois actes sont communs à tous les

hommes, je ne puis pas, en vérité, quoique communiste, conclure que ces trois actes doivent nécessairement être accomplis en commun,—où serait alors le domaine de la liberté individuelle? Voici donc ma théorie:

—*La PRODUCTION et la CONSOMMATION sont du domaine de l'individualité, de la liberté.*

—*La CIRCULATION est du domaine de la collectivité, de la communauté.*

Je ne me dissimule pas l'audace, je devrais peut-être dire l'outrecuidance, qu'il y a à trancher ainsi de haut les questions les plus graves que puisse agiter l'esprit humain. Mais nul aujourd'hui, hormis les fourbes, ne parle au nom de Dieu et d'une révélation indiscutable. Que ceux donc dont cette théorie heurte les idées me discutent; mais qu'ils m'écoutent: je le leur demande au nom de notre commune faillibilité.

Que la Production et la Consommation soient du domaine de l'individualité, cela n'implique nullement que ces deux actes doivent s'accomplir en dehors des lois de l'association. Je crois au contraire que sans les associations de production et de consommation, il n'y a pas de bien-être possible pour l'humanité. Mais je crois que ces associations doivent être libres; que les réglemens auxquels elles obéiront doivent être variés comme les travaux qu'elles sont destinées à accomplir; que leurs lois doivent être déduites de la pratique expérimentale, et non imposées par la politique: en un mot, je crois que loin que l'Etat doive réglementer par voie d'autorité la production et la consommation et absorber l'atelier, c'est la corporation qui doit absorber l'Etat dans l'atelier, c'est-à-dire constituer un nouvel Etat.

Pour la Circulation, au contraire, l'humanité n'est pas libre de ne pas en faire une fonction commune, sociale.

La Circulation est le lien des deux autres actes de la vie économique, la Production et la Consommation. Personne, je pense, ne niera cela. On est donc forcé d'admettre que la Circulation est commune.

Et l'Etat ; qu'est-il ? que doit-il être ?

L'Etat doit être le lien général de tous les producteurs et de tous les consommateurs, l'expression et la garantie des intérêts communs, l'organisme chargé des fonctions collectives. C'est encore, j'espère, ce que l'on m'accordera.

Si donc on reconnaît que la vie collective de la société a besoin d'une expression, que les intérêts communs ont besoin d'une garantie, que les fonctions sociales ont besoin d'un organisme ; et si, d'autre part, on admet que, parmi les fonctions économiques, la Circulation, lien des deux autres, est la fonction éminemment commune, collective, sociale, qu'on accepte alors franchement les conséquences de cette théorie ; qu'on en finisse avec les criailleries contre l'anarchie et le communisme, et qu'on fasse de l'Etat ce qu'il doit être—je parle au seul point de vue économique—l'agent de la circulation.

Telle est la théorie dont je propose l'application. Non seulement je crois cette théorie juste, mais je prétends encore que l'observation du présent nous montrera, au milieu d'un désordre inoui, une tendance marquée de la part des faits à se conformer à cette théorie. Cet examen était du reste, et dans tous les cas, nécessaire. Il ne faut pas seulement connaître les lois du fait futur ; il faut encore se rendre compte du fait présent, et savoir comment la transition est possible.

III.

Fait actuel.

Entre le travail et la jouissance, entre la production et

la consommation, qu'y a-t-il sous ces mots de COMMERCE, CREDIT, CIRCULATION ?—UN fait primordial, unique, le passage du produit des mains du producteur aux mains du consommateur, par le double moyen de l'ECHANGE et du TRANSPORT. C'est là tout le Commerce.

Deux sauvages reviennent, l'un de la chasse, l'autre de la pêche. Ils échangent du poisson contre du gibier. Le produit passe des mains de l'un dans les mains de l'autre, et, comme il y a simultanéité, réciprocité, égalité dans les produits échangés suivant la libre appréciation des parties, il n'y a lieu, dans ce cas, ni à crédit, ni à frais de transport. Ces choses sont encore inconnues. Mais à mesure que les sociétés se développent, de nouveaux désirs, de nouveaux travaux, de nouvelles ressources apparaissent, et sur le fait commercial primitif s'élèvent les combinaisons infinies de temps, de distances, de poids, de volumes, de vitesses, de risques courus : complications commerciales auxquelles donnent nécessairement lieu les progrès de la civilisation.

Aujourd'hui l'ECHANGE et le TRANSPORT des marchandises se font, d'un bout du monde à l'autre, par des voies en progrès constant de rapidité et de sûreté. Mais, et c'est là le mal qu'il faut détruire, sur ce fait nécessaire de l'échange et du transport des produits se sont greffés une foule de parasitismes qui appauvrissent les veines du corps social. L'individu, sous les noms de banquier, entrepositaire, commissionnaire, marchand en gros et en détail, prélève sur la circulation des produits une usure toujours croissante, tandis que l'Etat perçoit sous forme d'impôts, de douanes, d'octrois, le prix de services qu'il ne rend pas—ou qu'il rend mal. De telle sorte qu'au prix vrai des choses s'ajoute un prix usuraire qui met le travailleur dans l'impossibilité de racheter en produits à consommer l'équivalent de ce qu'il a créé par son travail. L'industrie,

par suite, ne peut avoir pour consommateurs que le petit nombre de privilégiés auxquels sont payées les redevances usuraires, et les fonctionnaires publics auxquels est partagé le budget. Le travailleur reste dans la misère au milieu des richesses qu'il crée, et s'épuise à produire en vain des fruits pour lesquels les maîtres eux-mêmes se plaignent toujours de n'avoir pas assez de débouchés.— Voilà le fait actuel dans sa triste nudité.

IV.

Nécessité de la révolution économique.

S'il est dans le monde un objet d'étonnement, après toutefois la patience des misérables à supporter leur misère, c'est à coup sûr l'inconséquence des maîtres, lancés à la poursuite de ce problème insoluble de l'aggrandissement du débouché et du maintien de leurs privilèges économiques. Quelle contradiction insolente que cette plainte du manque de débouchés, de la part de ceux-là même dont les privilèges s'opposent seuls à l'universalisation du débouché !

—Il n'y a d'autre débouché possible à la production de tous que la consommation de tous.

—Les privilèges économiques des maîtres sont le seul obstacle qui s'oppose à la consommation de tous.

—L'existence de ces privilèges et du débouché est donc incompatible.

Il faut que les privilèges disparaissent, et que l'état social, dans tous ses rapports économiques, soit complètement révolutionné.

Cette révolution est fatale. Elle est nécessitée par les progrès mêmes des sciences physiques, par l'application notamment des machines à l'industrie et à l'agriculture,

application qui, en diminuant le travail physique de l'homme sur la terre, rendra pour le plus grand nombre la vie impossible, si de nouvelles relations de justice ne sont pas établies entre les hommes.

Cette nécessité révolutionnaire tient à des causes entièrement indépendantes de la volonté actuelle des hommes, aux causes mêmes qui nous ont transmis cet état social monstrueux où la Production et la Consommation ne sont pas des fonctions appartenant également à tous, mais où, au contraire, la Production est *principalement* le fait d'une classe, le Prolétariat, qui produit beaucoup et consomme à peine, et la Consommation *principalement* le fait d'une autre classe, l'aristocratie, qui produit à peine et consomme beaucoup.

Il est vrai qu'entre ces deux classes, dont l'une représente la Consommation, le privilège, le commandement, et dont l'autre représente la Production, la misère, la servitude, il s'est formé, ~~née des révolutions~~, une troisième classe qui tient à la fois des deux autres, c'est-à-dire qui produit et consomme. Mais cette classe, la Bourgeoisie, dont la mission sociale, mission magnifique et toute tracée, était d'absorber les extrêmes, pour s'élancer après cela vers une civilisation nouvelle sans précédent dans l'histoire du genre humain, cette classe a manqué à son rôle, et a donné ainsi sa dernière raison d'être à la nécessité révolutionnaire. Quoi de plus facile, cependant, si les maîtres l'avaient voulu, que d'élever peu à peu, en leur donnant une part progressive dans les bénéfices et dans l'administration des entreprises communes, les salariés à la condition d'associés, d'égaux. Les bourgeois pouvaient le faire sans compromettre un seul jour leur bien-être ou celui de leurs enfants. Ils pouvaient ménager par des transitions infinies cette transformation des droits de propriété en droits du

travail ; et ils se seraient couverts de gloire, et ils auraient appelé sur eux les bénédictions du présent et celles des siècles à venir. Ils ne l'ont pas voulu. . . . Que les destins s'accomplissent !

V.

Détermination de la révolution économique.

Au point de vue économique nous pouvons déterminer ainsi le but de cette révolution nécessaire :—*rétablir dans l'unité le Producteur et le Consommateur qui sont au fond, et doivent être en fait, le même être.*

Pour atteindre ce but, il faut trouver le lien juste, naturel, humain, qui peut faire une seule et même personne de ces deux moitiés de l'homme inhumainement séparées, le Producteur et le Consommateur.

Or, si ce lien naturel existe, c'est dans le terme Circulation qu'il doit se trouver ; et c'est aussi sur ce terme que je propose d'agir, non pas en détruisant le crédit et en ramenant le fait de l'échange et du transport à la simplicité primitive de l'échange *direct* du produit contre le produit, mais en *socialisant* le Commerce, et en noyant le privilège du capital dans le flot populaire du crédit universalisé.

J'appelle—**SOCIALISATION**—l'opération par laquelle la société reconnaît comme collective une fonction regardée jusque là comme individuelle, et la fait passer du domaine privé où la liberté règne seule, dans le domaine public où règne la communauté.

VI.

Socialisation du Commerce.

Il y a deux choses, avons-nous dit, dans le Commerce, deux services vrais, l'Echange et le Transport.

L'Echange se fait au moyen du capital-monnaie : argent, or, billets de banque, &c.

Le Transport se fait au moyen des diverses voies de circulation et des véhicules qui les parcourent : roulage, navigation, chemins de fer, &c.

Pour socialiser le Commerce, il faut donc socialiser le *Crédit*, qui est la circulation des capitaux, et le *Transport*, qui est la circulation des marchandises.

—*Le Crédit peut être socialisé par une Banque nationale.*

—*Le Transport peut être socialisé par une Poste aux marchandises nationale.*

Je ne parle ici de la Banque nationale que pour mémoire, et pour montrer que je ne sépare pas la création de la Poste aux marchandises des autres institutions sans lesquelles la révolution économique ne saurait s'accomplir. Quant à la question de banque elle-même, elle a été suffisamment traitée par les plus illustres économistes. Bastiat, aussi bien que Proudhon, a reconnu que le privilège de la Banque de France actuelle est une iniquité monstrueuse. Seulement Bastiat voulait la liberté des banques, et Proudhon, heureusement illogique dans son système de liberté absolue, voulait une banque unique, propriété commune de tout le monde.

Je m'étonne parfois que Proudhon ne soit pas arrivé à cette idée de la *Poste aux Marchandises*. On ne peut pas s'en être approché plus que lui. Mais sa théorie de l'Anarchie l'en aura sans doute éloigné. L'idée de la *Poste aux Marchandises* répond cependant singulièrement bien au problème posé par lui en ces termes :

“Le Socialisme se demande si, pour provoquer l'équilibre du crédit et du revenu, il ne serait pas possible d'agir directement, non sur les capitaux, remarquez le bien, mais sur la circulation, de manière à

“produire tout d’un coup entre les Capitalistes et les
 “ Producteurs, deux termes actuellement en opposition,
 “ mais que la théorie démontre devoir être synonymes,
 “ l’équivalence des prestations, en d’autres termes, l’égalité
 “ des fortunes.”

(Proudhon. *Discussion avec Bastiat.*)

Et Proudhon propose d’agir sur la Circulation par la conversion de la Banque de France en *Banque nationale*.

C’est bien ; mais ce n’est pas assez : car c’est agir sur le Crédit, sur le *signe* de l’Echange et de la Circulation, sans agir sur le *fait* réel, sur le Transport des marchandises, qui est la Circulation commerciale elle-même.

Par la création de la *Poste aux marchandises nationale*, au contraire, on agirait sur le fait même du Transport, et si l’institution de cette *Poste* se combinait avec l’institution de la *Banque Nationale*, ce serait alors la révolution commerciale complète, telle que, dans ma pensée, la société doit la faire.

VII.

Loi de Compensation.

Transporter à toutes les distances possibles, avec la plus grande vitesse et les moindres risques, tous les objets, lourds ou légers, petits ou volumineux, tel est le problème que l’industrie des transports travaille à résoudre, et pour la solution duquel elle se rend peu à peu maîtresse et des forces de la nature, et du temps et de l’espace, sur lesquels, grâce aux découvertes de la science, elle remporte chaque jour de nouvelles victoires.

Sans cesse la science met aux mains de l’homme des forces nouvelles, devant lesquelles ces termes de poids, volume, distance, risques vont s’affaiblissant de jour en jour. Tel poids étant donné, l’homme primitif, faute de machines,

s'arrête impuissant. L'homme civilisé met une locomotive de plus, et tout est dit. La distance va s'effaçant peu-à-peu devant la vapeur, le temps devant l'électricité, le risque devant l'assurance mutuelle, et ainsi nous nous approchons sans cesse d'un état où l'homme, souverain par la science, commandera à la nature, au temps, à l'espace, et aura pour exécuter ses ordres un peuple innombrable d'esclaves-machines créés par lui.

Mais pour que ces inventions magnifiques profitent à tous, il faut que la justice entre dans les relations sociales, en même temps que les moyens de puissance nouveaux entrent dans l'industrie humaine. Or, c'est ce qui, jusqu'à présent, n'est pas arrivé; et c'est à cet écart entre le progrès des sciences naturelles et celui des sciences sociales, et non à la perversité des révolutionnaires, qu'il faut attribuer la fréquence et la nécessité des révolutions.

Cet écart entre les sciences naturelles et les sciences sociales ne sera comblé que si la société fait faire à ces dernières un pas immense en avant, et, par la socialisation des fonctions collectives, établit entre les hommes des rapports de justice nouveaux.

Cette organisation des fonctions collectives permettra seule, en effet, de faire intervenir dans les relations économiques les lois de réciprocité, de garantie, de compensation, dont l'application est impossible tant que la circulation des richesses reste dans le domaine arbitraire de l'industrie privée.

Pour faire comprendre quelle différence il y a entre un fait régi, comme fonction individuelle, par la seule volonté de ceux qui l'accomplissent, et un fait régi, comme fonction collective, par la loi de solidarité, expression de l'intérêt commun, je ne puis mieux faire que d'appeler l'attention sur un fait qui a passé, au su de tout le monde,

par ces deux états de fonction libre et de fonction commune : je veux parler du *transport des lettres*.

Avant d'être devenu un service public, une fonction sociale, le transport des lettres fut pendant long-temps dans le domaine de l'industrie privée. Il était parfaitement logique alors de faire payer un prix plus élevé pour une lettre parcourant une distance plus longue. Mais depuis que le transport des lettres a été socialisé, on s'est aperçu à la longue que cette fameuse sagesse, en vertu de laquelle le prix du transport variait selon la distance parcourue, n'était que l'enfance de la sagesse, et qu'il y en avait une autre, ressemblant à s'y méprendre à la folie, en vertu de laquelle toutes les lettres paieraient, d'où qu'elles vînssent, le même prix.

Qu'a-t-il fallu pour que les choses changeassent ainsi d'aspect, et que la loi de solidarité, en vertu de laquelle les distances longues se compensent par les courtes, fût appliquée au prix du transport des lettres?—Que ce transport, fonction de circulation, fonction collective, passât du domaine arbitraire de l'industrie privée dans le domaine social, l'intelligence humaine ayant découvert et appliqué une des lois de la solidarité, une de ces lois au moyen des quelles l'égalité sera réalisée dans le monde. On doit bien comprendre du reste que si le transport des lettres était resté dans le domaine privé, au lieu de devenir une fonction publique, jamais la pensée de soumettre ce fait à un règlement uniforme n'aurait pu devenir une loi.

Tout cela est trop clair pour que j'insiste davantage sur l'importance qu'on doit attacher à la reconnaissance des fonctions collectives et des lois qui doivent les régir.

J'appelle LOI DE COMPENSATION la loi par laquelle on opérera sur les termes poids, volumes, distances, vitesses, dans le transport des marchandises, la révolution

qui a été opérée dans le transport des lettres par la compensation des distances longues par les courtes.

Une révolution analogue a été, par la *loi de mutualité*, opérée, au moyen des *assurances*, sur le terme *risques*.

Il me reste à examiner les formules de cette loi de compensation.

VIII.

Formules extrêmes.

Quatre éléments entrent dans la détermination des prix de transports.

1°.—L'objet à transporter, (poids, volumes, &c.)

2°.—La distance à parcourir.

3°.—La vitesse du transport.

4°.—Les risques courus, (fragilité, accidents, &c.)

Le prix est réglé selon les variations sans nombre de ces quatre éléments.

Au commencement, le prix des transports a dû se formuler ainsi :

—*Prix égal à poids égal, à distance égale, à vitesse égale, à risques égaux.*

—*Prix inégal à poids inégal, à distance inégale, à vitesse inégale, à risques inégaux.*

Cette détermination *simpliste*, en raison de laquelle le prix varie selon chaque variation de l'un de ses éléments, a été incontestablement juste, et l'est encore, dans tous les cas où l'effort individuel intervient seul dans le travail du transport. Mais aussitôt qu'on songe à tirer parti de la collectivité des efforts humains, et à faire intervenir les calculs de compensation de ces efforts les uns par les autres, on arrive à concevoir un ordre de choses où, par

une compensation réciproque de tous les services qui constituent les éléments du prix de transport, on arriverait à cette formule extrême :

—*Prix égal quels que soient les objets, les distances, les vitesses, les risques.*

Après quoi il n'y a plus, par l'équilibration parfaite de toutes les valeurs, par la garantie réciproque de tous les intérêts, par la certitude de la satisfaction de tous les besoins, par l'équivalence de toutes les fonctions, que la disparition complète du prix.

Ici nous touchons à l'inconnu, à des choses qui semblent tout à la fois sublimes et absurdes. Il faut nous arrêter.

Il le faut d'autant plus que je ne pense nullement, pour le présent, à établir, par la création improvisée d'un nouvel organisme social, et sur une compensation prématurée, une égalité parfaite entre les hommes.

Je sais très bien que les choses ne vont pas ainsi dans le monde, et qu'entre ces deux formules extrêmes de la fixation du prix selon le travail considéré individuellement ou selon le travail considéré collectivement, il y a une infinité de transitions possibles, nécessaires. Je ne me dissimule pas que le temps, le lieu, le niveau industriel, moral et intellectuel obligent la révolution à ne se faire que par une suite excessivement lente de progrès. Je reconnais que pour établir une compensation de tous les services, il faut que de nouvelles relations de paix, de sûreté intérieure et extérieure rendent cet ordre possible entre les hommes. Mais je ne puis m'empêcher de dire que cette formule extrême, dans laquelle le prix arrive à s'anéantir par une compensation réciproque de tous les services—formule qui doit paraître absurde à un homme placé au point de

vue de la science d'hier—apparaît dans le lointain, comme la consécration la plus magnifique du principe de la solidarité humaine.

IX.

Formule transitoire.

Pour le présent, l'observation du fait de la communion de l'homme avec la nature et avec ses semblables nous montrant le monde entier, et le travail de tous concourant au développement du moindre d'entre nous, il m'est impossible de ne pas soutenir que nous devons chercher dans ce fait de la communion universelle les lois économiques de l'ordre véritable, et que nous devons faire entrer la société dans la voie d'application de ces lois, voie qui nous mènera par une suite, aussi lente et aussi prudente qu'on voudra, de progrès transitoires, à la formule supérieure du progrès social.

Ce fait de la communion des hommes entre eux tend à se montrer de plus en plus dans son universalité. Des relations de toutes sortes s'établissent chaque jour entre tous les pays et tous les hommes, et plus l'humanité avance, plus elle s'aperçoit que chaque pays a besoin de tous les pays, chaque homme de tous les hommes, et plus elle crée de moyens de communication, et plus elle développe et élargit les milieux sociaux, afin de donner un champ de plus en plus spacieux à l'activité individuelle. Aujourd'hui il y a dans le monde entier un échange perpétuel, et chaque jour plus grand, de sentiments, d'idées, de produits, de services de toute espèce. Les langues se mêlent, les arts se pénètrent, tout ce qui sert à la vie—produits de la nature et de l'industrie, idées et découvertes—voyage, se répand, s'échange d'un bout du

monde à l'autre, et entretient partout une vie de plus en plus féconde, grâce à ce mouvement perpétuel dont l'homme est le créateur immédiat. C'est justement le contraire du tableau que nous présente le mythe de la tour de Babel. Il y a confusion de tout ; mais tandis que dans le mythe antique cette confusion amène la division, la séparation, la guerre, dans le monde moderne cette confusion tend à la paix, à la liberté, à l'égalité ; et la science, qui s'élève au-dessus des calculs étroits du présent, nous montre, par delà les générations actuelles, le monde obéissant dans l'avenir aux seules lois de l'harmonie.

Entre toutes les causes qui s'opposent à l'application en grand de ces lois, il faut mettre en première ligne l'état d'antagonisme des nations. Tant que cet état durera, il sera impossible d'amener à réalisation l'idéal conçu. Mais, qu'on veuille le remarquer, ce qui est possible dans une nation sera également possible entre toutes les nations lorsque, mieux éclairés sur leurs propres intérêts, les hommes abandonneront pour toujours les vieilles idées de guerre et de conquête.

Ces réserves faites, je continue.

Il en est d'un peuple, sur une échelle moins large, comme de l'humanité. Entre tous les habitants d'un pays il y a un échange perpétuel de services de toutes sortes. Du Nord au Sud ; de l'Est à l'Ouest, et au seul point de vue commercial, il y a une circulation perpétuelle de tout ce qui sert à la vie : de façon que chaque homme a à payer, pour les objets destinés à sa consommation, des prix pour toutes sortes de poids, de distances, de vitesses, et de risques. On pourrait donc, à la rigueur, soutenir que la loi de compensation peut être appliquée à tous les termes qui entrent dans la composition du prix de transport : mais pour être tout-à-fait pratique, actuellement

pratique, je laisse de côté les formules extrêmes, et je m'attache à une formule transitoire, en vertu de laquelle la compensation ne porterait que sur deux des termes qui entrent dans la composition du prix, les termes *risques* et *distances*, formule que voici :

— *Prix égal à poids et volumes égaux et à vitesses égales ; Prix inégal à poids et volumes inégaux et à vitesses inégales ;—quels que soient dans les deux cas les risques et les distances.*

Selon cette formule les variations des objets en poids ou volume, et les variations des vitesses, feraient varier les prix qui, d'ailleurs, resteraient les mêmes quels que fussent les distances et les risques. C'est exactement ce que, depuis quelques années, on a fait pour le transport des lettres.

Une des choses que l'on doit remarquer d'abord, en songeant à la possibilité d'appliquer cette formule, c'est que, par les assurances, le terme *risque* est déjà en partie compensé. Il ne s'agit, pour que cette compensation soit complète, que de généraliser l'assurance, en en faisant un des éléments de la sûreté sociale garantie par l'État.

Pour le terme *Distance* l'opération n'est pas plus difficile ; elle paraît l'être, voilà tout.

X.

Egalité devant la Consommation.

Dans l'hypothèse où je viens de me placer, hypothèse que je crois actuellement réalisable, les prix de transport ne différeraient que selon les poids et volumes, et selon les vitesses ; mais un poids et un volume donnés coûteraient le même prix, qu'ils vîssent de près ou de loin.

J'insiste sur ces divers points pour montrer clairement la part que je fais au présent et celle que je garde à l'avenir. Mais je suis persuadé qu'une fois entré dans cette voie, on arriverait bientôt à compenser tous les termes, aussi bien ceux de poids, volumes et vitesses que ceux de risques et distances. Je suis persuadé aussi que cette révolution ne tarderait pas à se faire dans les relations internationales, et que le jour viendrait enfin où tous les produits coûteraient partout le même prix, (les mêmes produits, bien entendu, car je ne veux pas dire qu'un Cachemire coûterait le même prix qu'une paire de souliers, je veux dire que le Cachemire coûterait partout le même prix, la paire de souliers partout le même prix, et ainsi du reste.) Alors l'égalité des consommateurs devant tous les produits serait parfaite au point de vue commercial.

En attendant ce jour éloigné de la réalisation complète de l'égalité, la compensation des termes *risques et distances* créerait un état très voisin de cette égalité, puisque, excepté une légère différence d'ue aux variations des termes poids et volume, et une autre quelque fois, aux variations du terme *vitesse*, tous les produits coûteraient aux consommateurs les plus éloignés le même prix qu'à ceux qui habitent les lieux d'où les produits sont originaires.

Qu'on veuille bien remarquer ceci: la cherté des produits est d'ue à ce qu'ils paient, avant d'arriver au consommateur, l'usure au capital et l'impôt à l'Etat, et à ce que la difficulté du fait commercial—*Echange et Transport*—nécessitant, à mesure de l'éloignement, des services plus considérables, on voit s'ajouter au prix originaire un nouveau prix d'autant plus fort que les termes poids, distance, vitesse, risques sont plus grands. Or, l'usure tend à disparaître (l'abaissement continu du

taux de l'intérêt en est une preuve irrécusable); l'impôt tend à se transformer en prime d'assurance et à devenir ainsi le prix véritable d'un service rendu; enfin l'Echange et le Transport peuvent être socialisés, l'un par des institutions de crédit telles qu'une *Banque Nationale*, l'autre par l'institution que je propose de la *Poste aux Marchandises Nationale*: n'est-il pas manifeste, en présence de ces tendances générales, que nous marchons vers une égalité réelle?

Que cette révolution économique—la socialisation du commerce—s'accomplisse, et tous les hommes seront égaux devant tous les produits, comme ils sont égaux aujourd'hui devant le port de lettres.

Qu'on juge, par la portée de la socialisation accomplie aujourd'hui du port des lettres, de ce que serait la révolution qui aurait pour but la socialisation de tous les transports.

Si on a trouvé l'égalité devant le port de lettres un bien inappréciable, ne trouverait-on pas mille fois plus inappréciable l'égalité devant tous les fruits de la terre et de l'industrie! Quel ne serait pas l'essor de la prospérité matérielle et, par suite, du progrès moral et intellectuel, chez un peuple où tous les produits seraient également accessibles à tous; où le montagnard aurait le poisson de mer au même prix que l'habitant des campagnes, et où le cultivateur aurait les produits industriels au même prix que l'ouvrier; où enfin la consommation serait véritablement donnée à tous, et où un débouché intérieur tellement immense serait ouvert que l'industrie n'aurait plus à craindre le trop plein, l'encombrement du marché, les crises commerciales, et que, tout le monde arrivant à consommer librement, selon ses besoins divers, la *socialisation de la DEMANDE et de l'OFFRE* ne se trouverait plus être qu'une affaire de statistique courante à tenir en ordre?

Est-ce là, je le demande, une Utopie impossible ?

S'agit-il d'une égalité chimérique qui nécessiterait chez tous les hommes la même activité, la même habileté, la même prévoyance, les mêmes besoins, les mêmes goûts, les mêmes vertus, et les mêmes chances ?

Est-il nécessaire pour réaliser cela, de jeter tous les hommes et toutes les femmes dans le même moule, et de faire qu'ils aient tous le nez pareil ?

Cela exige-t-il des vertus impossibles, des dévouements surhumains, et que l'humanité soit une collection de Christs ?

Est-ce un lit de Procuste, un niveau écrasant, que cette égalité devant les moyens de satisfaire, chacun selon ses goûts, ses besoins divers ?

Y a-t-il rien de commun entre cette *égalité* féconde que nous voulons et la *similitude*, stupide si elle n'était impossible, des facultés physiques, morales, et intellectuelles, similitude dont nous ne voulons pas, et que nos adversaires, confondant à plaisir *Similitude* et *Egalité*, nous accusent toujours de vouloir, se montrant ainsi les plus ignorants des hommes et les plus perfides des adversaires ?

On demande toujours au socialisme des solutions et des mesures pratiques, quoiqu'il en ait déjà proposé un grand nombre. L'institution d'une POSTE NATIONALE AUX MARCHANDISES, fonctionnant selon les lois que je viens de décrire, est-elle, oui ou non, une mesure pratique ?

XI.

Objections et leur réfutation.

Mais j'entends déjà les cris de paon de tous les exploités et de tous les imbécilles à leur suite.

— Quoi, diront-ils, vous osez présenter comme réalisable une mesure qui nécessite le retour préalable aux mains de l'Etat de toutes les voies de circulation, et de tous les moyens de transport qui ont été appropriés par des individus ou des compagnies !

— Quoi, vous ne voulez pas seulement, par l'institution d'une Banque Nationale, faire l'Etat banquier, vous voulez encore, par l'institution de la Poste Nationale aux Marchandises, faire l'Etat entrepreneur de transports, voiturier, entrepositaire et boutiquier !

— Et vous appelez cela une mesure pratique !

— Et les droits sacrés de l'individu !

— Et la Concurrence !

— Et la liberté du Commerce !

— Et !...et !...et !...que sais-je encore ! sans compter les épithètes :—Partageux ! Communiste ! Anarchiste ! brigand ! &c., &c.

Oui : la LIBERTÉ DU COMMERCE—ce mot qui ne signifie rien s'il ne signifie l'abaissement des barrières qui séparent les producteurs et les consommateurs—voilà le drapeau que je verrai peut-être arboré contre *une idée dont le seul but est l'anéantissement complet de ces barrières odieuses* qui ne sont pas seulement élevées entre les peuples, dans l'humanité, par les perceptions de douanes, d'octrois, de péages, &c., mais aussi entre les hommes, dans chaque nation, par les exactions des banquiers et usuriers de toute taille.

Ah ! si par LIBERTÉ DU COMMERCE on entend la liberté des exploiters, la liberté des accapareurs, la liberté des agioteurs, la liberté de faire la hausse et la baisse, de spéculer sur la misère, et de vendre à faux poids des marchandises falsifiées, je l'avoue, dans le projet que j'offre au public cette liberté périrait : tout ce

qui est intermédiaire inutile, agent improductif, sangsue, parasite, serpent attaché à la mamelle saignante de cette bonne vache à lait, le travail, disparaîtrait entièrement,— et ce ne serait pas un mince bienfait !

Mais entend-on par LIBERTÉ DU COMMERCE la liberté qui résulterait pour tous les hommes, envisagés comme producteurs et consommateurs tout à la fois, de l'abaissement des barrières qui les séparent aujourd'hui, de l'abolition de l'usure et de l'agio, de l'élimination de tous les parasitismes qui se sont greffés sur ces deux branches du Commerce, l'Échange et le Transport des marchandises : alors, je le dis avec la certitude la plus haute à laquelle l'homme puisse atteindre, cette liberté trouverait dans mon projet sa réalisation la plus complète.

Quant à ceux des intermédiaires qui, dans le travail de l'Échange et du Transport des marchandises, accomplissent un service utile, ils y trouveraient aussi largement leur compte, et j'ose dire que loin que le nombre des agents de la circulation dût diminuer dans ce nouvel état de choses, il augmenterait énormément. Cela me paraît si évident que je n'ose faire au public l'injure d'entrer dans la démonstration de ce fait.

Du reste le monde doit prendre son parti de l'élimination nécessaire des vieux organismes. Avoir été n'est point une raison suffisante pour être toujours, du moins sous la même forme. Rien ne sert à cet égard de crier à l'abomination de la désolation.

Aurait-il donc fallu que, sous prétexte de respect pour les droits acquis, l'établissement de la Poste aux lettres reculât devant les criaileries de tous les porteurs de lettres du pays ?

Aurait-il fallu que, sous le même prétexte, les canaux et les chemins de fer reculassent devant les criaileries des voituriers ?

Mais alors il aurait fallu que, antérieurement, les voituriers eussent reculé devant les plaintes des conducteurs d'ânes et de mulets, et ceux-ci devant les plaintes des porteurs au crochet : de telle sorte qu'en remontant cette route aussi absurde que logique, nous reviendrions à la mode primitive des transports à bras, c'est-à-dire à la négation même du Commerce et du bien-être que l'échange universel des richesses apporte à l'homme en retour de son travail.

Le raisonnement qui aboutit ainsi à l'absurde ne mérite pas d'autre réfutation.

La question n'est pas de savoir si l'humanité devra se débarrasser de quelques vieux comptoirs et de quelques vieilles boutiques, comme elle s'est débarrassée de ses vieux cochés, de ses vieux télégraphes si comiques, et d'autres vieilleries de ce genre qui, après moins de 20 ans de suppression, ont déjà l'air de fossiles. La question n'est pas non plus de savoir si cela plaira ou non aux dits fossiles. La question est de savoir si la socialisation du Commerce est utile à l'humanité, et si l'organisation de la Poste Nationale aux marchandises offre une solution au problème de l'économie sociale, qui est de donner à tous le travail et la Consommation. La question est de savoir si l'État, au lieu d'être un gouvernement en dehors et au dessus des gouvernés, imposant d'autorité la loi à l'individu et à l'atelier, réglementant le travail et les salaires, surveillant et contrôlant la consommation et la conduite de chacun, doit être seulement l'organisme qui, au sein de la société, faisant corps avec elle, remplit envers l'individu les fonctions collectives. La question est enfin de savoir si la Circulation est ou non, dans les fonctions économiques, la fonction collective, commune, et, si elle l'est, de créer ou d'ordonner (car il existe déjà en partie)

l'organisme nécessaire à l'accomplissement de cette fonction.

Voilà quelle est la question, et je crois l'avoir suffisamment traitée.

On m'a objecté la difficulté et le danger de soumettre les transports à courtes distances à la loi commune.

“ Votre projet, me dit-on, ne peut-être obligatoire que “ sur les lignes de chemins de fer.” (Le résultat serait déjà bien beau !) “ Mais contraindre les transports à courtes “ distances à se faire uniquement par la voie de l'Etat, ce “ serait créer l'arbitraire et la gêne dans une multitude “ de rapports de la vie usuelle. Laissez aux particuliers “ le libre transport. Seulement dès qu'ils remettent leurs “ colis aux chemins de fer, que les colis subissent la loi “ du tarif commun.”

Si l'on veut commencer l'application de la théorie que je présente en soumettant à la loi de compensation les transports qui se font par les voies de fer, je n'ai rien à dire à cela. Mais je ne vois point, je l'avoue, quelles raisons peuvent faire que ce qui serait bien sur les chemins de fer fût moins bien sur la mer, les canaux et les routes ordinaires. Je ne vois qu'une raison à l'opinion adverse ; c'est qu'il est peut-être plus facile de faire revenir à l'Etat le service des transports sur les chemins de fer, que celui des transports par le roulage sur les voies pavées. Je reconnais cela volontiers. Il y a même des pays, la Belgique par exemple, où les chemins de fer appartiennent à l'Etat. Dans ces pays là un commencement d'application de ma théorie serait très facile. Mais les routes aussi appartiennent à l'Etat, et toutes les voies de circulation doivent lui appartenir ; et, sur toutes, la circulation doit être ordonnée harmoniquement et non laissée à l'arbitraire des accapareurs et des agioteurs. Du reste, ces

réserves de principes faites, je ne demande pas mieux que de voir l'ordre véritable dans la circulation commencer par l'ordre sur les chemins de fer.

Quant aux transports à courtes distances, j'en reparlerai tout à l'heure ; mais je dois, dès-à-présent, rassurer ceux qui pourraient craindre de voir la liberté individuelle entravée.

“ Laissez, ” me dit-on, “ le libre transport aux particuliers. ” Mais certainement : loin de moi la pensée d'empêcher qui que ce soit de transporter des fardeaux pour d'autres ou pour soi-même.

Je ne conçois aucune inquiétude au sujet d'une liberté dont nul n'aura intérêt à user, excepté dans quelques cas aussi rares que celui d'une personne qui se charge aujourd'hui de remettre une lettre à son adresse. Qui, je le demande, pourrait aujourd'hui, hormis des cas exceptionnels, se charger du transport d'une lettre à meilleur marché que la Poste ? Il en sera exactement de même pour les marchandises, lorsque la Poste aux marchandises sera organisée.

Une autre objection m'a été faite.

“ Pour que la compensation portant sur le terme *distance* fût utile, ” m'a-t-on dit, “ il faudrait que tout le monde eût à payer des ports pour des distances éloignées. Or, bien des gens consomment en majeure partie les produits de la localité où ils vivent, et, par votre projet, ils seront exposés à voir le prix des transports à courtes distances augmenter en raison de la compensation de ceux-ci avec les transports à longues distances. Loin d'y gagner, ils y perdront. ” Et l'on m'a cité, comme formant cette catégorie, les paysans en général, et, en particulier, les travailleurs qui trouvent sur les lieux mêmes, ou dans le voisinage, la matière première nécessaire à leur travail.

Il m'est facile de répondre.

C'est une erreur, en premier lieu, que de croire que tout homme ne reçoit pas des services de toute distance. Parceque le cultivateur trouve, par exemple, au chef-lieu de canton presque tout ce qui sert à sa consommation, il ne faut pas croire qu'il ne paie pas des ports pour des distances éloignées. Il les paie indirectement et en détail, par conséquent énormément plus cher, et il en paie peu, parceque sa consommation est précisément bornée par la cherté des produits de provenance lointaine. Mais que l'abaissement des prix de transport vienne à créer le bon marché, et il consommera. Cette objection est donc sans valeur, puisqu'elle s'appuie, non sur ce qui se passera dans l'état de choses qu'il s'agit de créer, mais sur ce qui se passe dans l'état de choses qu'il s'agit de changer.

L'exemple de certains travailleurs qui, voisins du lieu d'extraction de la matière première qu'ils emploient, (un architecte voisin d'une carrière de pierres, un fondeur de fer voisin d'une mine) pourraient voir, par la compensation du terme *distance*, le prix de transport de ces matières premières augmenter sans aucun dédommagement correspondant, cet exemple, dis-je, ne vaut pas mieux que l'autre. Car, puisque la consommation de matière première est une consommation industrielle destinée à la consommation personnelle d'autrui, alors même que le prix de transport de ces matières premières augmenterait un peu par suite de la compensation, cette augmentation, au lieu de tomber sur les travailleurs, tomberait sur ceux qui les font travailler. Mais c'est tout le monde qui les fait travailler, et cette seule réflexion montre le peu de consistance de l'objection: car on ne saurait nier que tout le monde ne reçoive des services de toutes les distances, et n'ait, par conséquent, intérêt à la compensation du terme *distance*.

Cette objection aurait quelque valeur, si je proposais de compenser immédiatement les termes poids et vitesses. Mais puisque je laisse cette compensation intégrale à l'avenir, et que j'accorde que la différence de poids et de vitesse élèvera ou abaissera proportionnellement les prix de transport, il y aura analogie parfaite avec ce qui se fait déjà pour le transport des lettres. Non seulement ceux qui ont à payer aujourd'hui pour les transports à longue distance y gagneront, mais ceux qui ont à payer pour des transports à courtes distances y gagneront aussi. Il ne faut qu'un peu de réflexion pour s'en convaincre.

XII.

Tendances Marquées.

Depuis le jour où l'idée de la Poste aux Marchandises m'a traversé l'esprit, j'ai vécu dans un étonnement incessant de ne la voir émise par personne, et même aujourd'hui, en livrant cet écrit au public, je me demande, sans en trouver la raison, comment cette idée ne s'est pas fait jour encore.*

Combien ne faut-il pas que la faculté de généraliser soit rare parmi les hommes pour que ceux-là même qui, sur une échelle restreinte, ont commencé la mise en pratique de cette idée, n'en aient pas aperçu la portée et la grandeur, et n'en aient pas fait une théorie aussi complète que nouvelle de la circulation des richesses ! Mais les hommes agissent généralement sans se rendre compte de leurs actions. L'intérêt du moment les touche seul, et ils se gardent, comme d'une audace impie, de

* J'ai, à ma grande joie, récemment découvert que l'idée de la *Poste aux Marchandises* n'est pas entièrement nouvelle. Ce que j'ai à dire à ce sujet mérite un chapitre à part.—(Voir l'*appendice*.)

s'élever jusqu'à la contemplation des lois auxquelles, sans le savoir, ils obéissent.

Les tendances de la société vers la réalisation de la théorie que j'ai énoncée sont cependant manifestes.

Les chemins de fer qui desservent Paris, perçoivent pour le lait transporté dans la capitale le même prix, quelle que soit la distance à parcourir du point de départ au point d'arrivée. C'est exactement, pour un cas particulier, et sur une échelle restreinte, la réalisation de ce que je propose.

La ligne de Bordeaux à Paris fait la même chose, dit-on, pour les vins, de sorte que les vins de Bordeaux, d'Angoulême, de Saumur paieraient à Paris des prix de transport très peu différents, quoique venant de distances très différentes.*

On n'a vu, dans ces deux cas, que l'intérêt des consommateurs Parisiens, et celui des producteurs de vin et de lait. Les autres consommateurs et les autres producteurs sont-ils donc moins dignes d'intérêt? non sans doute; mais il aurait fallu, pour embrasser tous les intérêts, s'élever à une vue d'ensemble, à une idée synthétique: c'est ce que nos économistes et nos administrateurs se sont bien gardés de faire.

Heureusement ces faits, quoique isolés, parlent plus haut que les administrations étroites et les intérêts à courte vue. Ils indiquent des tendances décisives. Ils

* Des renseignements que j'ai pu prendre depuis que ce travail est fait, il résulte que les compagnies de chemins de fer ne sont pas entrées aussi complètement que je le croyais dans cette voie. Elles ont, dans quelques cas seulement, substitué le tarif par zones au tarif par distances, ce qui est toujours un pas dans la voie que j'indique.

Sur le chemin de fer du centre, par exemple, le lait transporté à Paris paie 0f. 015c. en provenance d'Orléans et des stations environnantes, et 0f. 025c. en provenance des stations situées entre Orléans et les points extrêmes des lignes, soit: Bordeaux, Nantes, Châteauroux, Clermont.

J'aurais pu réunir bien d'autres faits de ce genre; mais un seul

confirment avec une autorité irrécusable la justesse de la théorie, la possibilité et l'opportunité de sa mise en pratique. Ce sont des jalons posés un peu à l'aventure, et par des gens qui ne savaient pas où ils allaient, mais qui n'en sont pas moins utiles à ceux qui savent où ils vont. Nous bénissons, quelles qu'elles soient, les mains qui les ont placés, et nous les invitons à élargir la voie de telle sorte que toute l'humanité y puisse passer. C'est la plus belle œuvre à laquelle on puisse travailler.

Si les faits que je viens de signaler, et qui sont certainement en plus grand nombre que je n'ai pu, jusqu'à présent,

prouve à cet égard autant que mille. Je me contenterai donc de donner ici le tarif suivant. Il est extrait du GUIDE OFFICIEL, (*litret-Chaix*) pour 1857.

CHEMIN DE FER DE PARIS À LYON.

TARIF POUR LE TRANSPORT DU LAIT.

DES GARES CI-DESSOUS INDIQUÉES à PARIS.	PRIX PAR LITRE et pour LA DISTANCE ENTIÈRE de la GARE EXPÉDITRICE jusqu'à Paris.	DES GARES CI-DESSOUS INDIQUÉES à PARIS.	PRIX PAR LITRE et pour LA DISTANCE ENTIÈRE de la GARE EXPÉDITRICE jusqu'à Paris.
Villeneuve-St-Georges Montgeron Brunoy..... Combs-la-Ville Lieu SAINT Cesson Melun.....	1 cent. 1/8 44 KILOMÈTRES.	Villeneuve-sur-Yonne... Saint-Julien-du-Sault ... Joigny Laroche Chemilly..... Monéteau..... Auxerre Brienon Saint-Florentin Flogny..... Tonnerre.....	1 cent. 3/4 196 KILOMÈTRES.
Bois-le-Roi Fontainebleau Thomery Moret Saint Mammès ... Montereau	1 cent. 1/4 78 KILOMÈTRES.	Tanlay..... Lézianes..... Ancy-le-Franc Nuits-Ravières Aisy..... Montbard.....	2 cent. 242 KILOMÈTRES.
Villeneuve-la-Guyard... Pont-sur-Yonne Sens	1 cent. 1/2 112 KILOMÈTRES.		

Les prix ci-dessus comprennent le retour des vases ou poteries ayant contenu le lait, ainsi que les frais accessoires d'enregistrement, de chargement et de déchargement.

Il est donc vrai que déjà certains chemins de fer transportent *pour la même prix* des marchandises parcourant *des distances différentes*. C'est justement le fait que je propose d'étendre et de généraliser.

le constater, prouvent d'une manière décisive la possibilité de compenser les longues distances, et la tendance de la société à cet égard, d'autres faits prouvent d'une façon non moins éloquente la possibilité d'appliquer la même loi aux transports à courtes distances.

Il me suffira de citer la *Parcels Delivery Company* qui fait pour le transport des paquets dans Londres un service analogue à celui de la Poste aux lettres. Généralisez cela, et vous avez la Poste aux Marchandises. Universalisez, et vous avez la socialisation du Commerce, la Poste aux Marchandises Nationale et Internationale.

Je ne sais si quelque service de ce genre est organisé à Paris. J'ai peine à croire que cela ne soit pas, et je suis convaincu qu'en cherchant bien, là et ailleurs, on trouvera une foule de faits accusant manifestement par leur concordance les tendances *actuelles* de la société.

Je me suis borné à l'énumération des faits ci-dessus, parceque je n'ai pas besoin d'accumuler les détails dans un travail qui ne doit être que l'exposé d'une idée dans sa plus grande simplicité. Mais je me promets de revenir sur tous ces points, et de rassembler, avec l'aide des hommes de bonne volonté, les données nécessaires à la mise en pratique de la théorie dans toute sa grandeur.

D'autres tendances vers la socialisation du Commerce sont encore à signaler. La société cherche manifestement à se débarrasser d'un tas de sordides boutiques, d'autres infâmes où les marchandises sont sophistiquées et les acheteurs floués de mille et mille manières, pour les remplacer par des Docks, des Entrepôts, des Bazars, des Crystal-Palaces, où les produits sont déposés et exposés, où le consommateur peut se mettre en communication directe avec le producteur, et s'assurer en tout temps de la valeur des marchandises. Ces symptômes sont

excellents et, pour qui veut réfléchir, très significatifs. C'est le commencement d'un monde nouveau ; c'est l'aurore du règne social ; c'est le matin du jour où les hommes, vainqueurs de la misère, marcheront égaux et libres dans le monde renouvelé.

XIII.

Corollaires.

Il est impossible de calculer d'avance tous les avantages qui résulteraient de l'institution de la Poste aux Marchandises, et de la réduction des prix de transport. Cependant parmi les conséquences nécessaires de cette invention on peut prévoir les suivantes :

—En premier lieu une circulation pleine, régulière, qu'aucun accident ne pourrait troubler, se trouverait organisée sur une échelle tellement large que tout y passerait.

—En second lieu l'usure se trouverait chassée du fait commercial, où elle se déguise sous mille noms, où elle pèse vingt fois sur le même objet, et toujours au détriment des travailleurs et à l'avantage des parasites.

—En troisième lieu la consommation serait donnée à tous, et un débouché tellement immense serait créé que la production ne pourrait jamais le combler.

—En quatrième lieu la production, par suite de cette pleine et entière Consommation, saurait à quels besoins elle doit satisfaire, et le travail pourrait s'organiser sur des données certaines.

—En cinquième lieu le—*Timbre-Poste des Marchandises*—serait une monnaie parfaite, (comme le *Timbre-Poste des lettres*), monnaie qui ne pourrait ni hausser ni

baisser ; qui ne perdrait jamais rien de sa valeur ; qui représenterait autant de valeurs diverses qu'il y aurait de catégories de poids, de volumes, et de vitesses ; qui ne représenterait jamais que des services réels, et se détruirait par l'usage pour reparaître aussitôt avec de nouveaux produits ; qui augmenterait sans danger puisqu'elle aurait pour garantie des produits et des services réels ; qui ferait que toute une branche de l'activité humaine, le Commerce, deviendrait monnaie courante, monnaie fixe dans sa valeur et infinie dans son étendue, véritable monnaie de l'avenir, qui détrônerait les métaux précieux et renverrait l'or et l'argent à l'atelier de l'orfèvre.*

— Enfin, par la connaissance exacte que donnerait cette socialisation du Commerce, de tous les phénomènes économiques, la société arriverait à se connaître elle-même et à pouvoir réaliser l'ordre véritable, l'ordre dans lequel tous les êtres doivent progresser sans cesse en force, en intelligence, en amour, et en beauté—synthèse splendide du développement harmonique de toutes les facultés humaines.

Telles sont les corollaires qui découlent forcément du théorème dont j'ai cherché à présenter la démonstration. Pour réaliser tant et de si grands avantages, que faut-il faire ?—soumettre aux lois de la communauté les fonctions collectives ; faire rentrer au domaine public ce qui est du domaine public,—la *Circulation*.

* Il y aurait un livre, et non une simple note, à écrire sur ce sujet. Je me contenterai, pour aujourd'hui, de dire ceci : il n'y a jusqu'à présent, dans la société, qu'une monnaie qui remplisse les conditions qui devraient être les caractéristiques de toute monnaie, c'est-à-dire qui ne soit pas en même temps *signe d'échange* et *marchandise*, et qui représente toujours un service vrai et dans la limite invariable où il est rempli. C'est le *Timbre-Poste*. L'humanité a, dans ce petit timbre en papier de couleur, l'idéal de la monnaie, et cet idéal est en même temps si réel qu'il force la vue même aux aveugles.

Allons ! allons ! le jour viendra où, au rebours de ceux qui ont des yeux pour ne point voir et des oreilles pour ne point entendre, les aveugles eux-mêmes verront, et les sourds entendront.

Quelle chose inouïe que l'aveuglement général sur ce point ! Tout le monde trouve bien que les grandes routes soient du domaine de l'Etat, et on s'étonnerait, à bon droit que des particuliers, ou une société de particuliers, s'emparassent d'une route nationale et élevassent la prétention de n'y laisser passer qu'aux conditions dictées par leur bon plaisir ; (cela pourtant a été ainsi sous le régime de la féodalité nobiliaire) mais nul ne s'étonne de voir des individus ou des compagnies posséder des canaux et des chemins de fer, et dicter au commerce les lois de leur bon plaisir ; nul ne s'étonne, et cela n'est pas moins fort, de voir des individus, propriétaires du capital, élever sur toutes les voies du Crédit les barrières de la *rente*, et ne permettre le travail, le commerce, la consommation qu'aux conditions usuraires qu'il leur plaît d'imposer.

Cette seconde féodalité doit disparaître comme la première.

Le Crédit doit être comme un grand fleuve, et il ne doit pas être plus permis à un ou à des particuliers d'en être propriétaires et d'y faire payer la *rente*, qu'il n'est permis aujourd'hui à un noble armé, à un voleur, (*) de lever tribut sur le grand chemin.

Que le travailleur se fasse à lui-même un chemin sur le champ qu'il cultive ; qu'il dispose de son produit à sa fantaisie ; (disposition viagère, bien entendu : au surplus la question de l'hérédité n'est pas à traiter ici) rien de mieux. Mais qu'il puisse jeter un chemin à lui sur le

(*) Etymologie du mot *voleur* :—“ *Aller à la proie* était l'expression consacrée pour désigner l'action d'un noble qui s'embusquait sur les chemins pour détrousser les passants. Les plus qualifiés avaient des coursiers (*cursores*) qui faisaient le coup de main ; ces nobles, dans ces expéditions, s'équipaient à la légère, comme à la chasse du *Vol* ou des oiseaux : de l'identité d'équipages employés à cette chasse et à ces expéditions contre les passants est venu notre mot français *voleur*. Voyez ce mot dans le *Dictionnaire Encyclopédique*.—Dulaure. Histoire de Paris. Vol 1. P. 380.

domaine public, ou substituer, *ce qui est la même chose*, le crédit usuraire au crédit social : voilà ce que le bon sens, la justice, la nécessité même de l'ordre et du progrès ne peuvent tolérer.

XIV.

Conclusion.

Toutes les crialleries du monde contre le socialisme ne feront pas que ce qui est ne soit pas. Or, ce qui est, c'est l'homme uni à ses semblables au sein de la société.

Toutes les écoles socialistes : Saint-Simonisme, Fouriérisme, Positivisme, Communisme, &c., &c., ont reconnu un grand fait dont il y a pour l'homme à étudier et à appliquer les lois : c'est le fait de la *solidarité*.

Qu'on le reconnaisse ou qu'on ne le reconnaisse pas, ce fait n'en existera pas moins. La fatalité des lois de la vie nous y rappellera toujours. En vain nous chercherons à nous en écarter, nous y serons ramenés de chûtes en chûtes, de désastres en désastres, de défaites en défaites, jusqu'à ce que, après nous être tour-à-tour combattus, vaincus, persecutés ; instruits enfin par les plus douloureuses expériences, nous arriverons à reconnaître de force ce que depuis long-temps nous aurions dû reconnaître de bonne volonté :—que la *solidarité* n'est pas seulement un mot, une idée, une théorie ; qu'elle est un fait, le fait de la pesanteur, de la gravitation sociale ; que la Fraternité n'est que le sentiment éclairé de ce fait ; et que pour ne pas vouloir être volontairement frères dans le bien, nous sommes forcément frères dans le mal, misérables les uns par les autres, nous craignant et nous méprisant les uns les autres, niant la solidarité contre l'évidence qui nous montre tous les maux,—les maladies, l'ignorance, la misère,

le crime, la honte, réversibles des uns sur les autres, des générations passées sur les présentes, et de celles-ci sur les futures : cercle infernal dans lequel nous souffrons chacun des maux de tous, tous des maux de chacun ; cercle d'où nous ne pouvons sortir, car il est la nature même de l'humanité, mais que nous pouvons agrandir indéfiniment, et de manière à y donner à chacun le libre exercice de toutes ses facultés, car il n'a d'autres limites que l'activité humaine qui, après avoir traversé la damnation de l'ignorance et de la fureur, se diviniserait elle-même par la science et par l'amour.

Que la société se connaisse donc. Qu'elle comprenne que les milieux dans lesquels l'homme est destiné à vivre créent sa liberté en même temps qu'ils la limitent, et que la voie où cette liberté individuelle peut trouver son essor, n'est pas celle qui tendrait à la destruction de ces milieux, mais celle qui conduit à leur développement, à leur perfectionnement, à leur généralisation.

C'est comme un des plus grands moyens de perfectionnement du milieu social, comme un des organismes nécessaires à l'accomplissement de la fonction économique de l'Etat et à la pratique sociale des lois de la solidarité, que j'ose présenter au public l'idée de la *Poste Nationale aux Marchandises*.



APPENDICE.

Chacun trouve tout simple, aujourd'hui, non seulement en Angleterre mais dans presque tous les pays du monde, de ne payer qu'un port de lettre uniforme quelle que soit, dans chaque pays, la distance que la lettre a eu à parcourir. Ce serait cependant une grande erreur que de croire que cette révolution pacifique de l'égalité du port de lettres s'est accomplie sans lutte, et que là, comme dans les autres branches de l'activité humaine, l'histoire des découvertes ne commence pas par le martyre des inventeurs.

MR. ROWLAND HILL, l'homme de bien et de génie, aux travaux admirables de qui est dû le triomphe définitif du système qui gouverne aujourd'hui la Poste aux lettres, MR. ROWLAND HILL racontait ainsi, en 1843, à la commission d'enquête qui avait été nommée par le Parlement Anglais pour examiner son système, l'histoire de son prédécesseur.

Je cite et je traduis.

“ A private individual of the name of DOCKWARA, shortly before the restoration, established a Penny Post in London, as a speculation of his own.

“ The first notice DOCKWARA'S improvement appears to have received from the Post Office was in the shape of an action brought against him, *for infringing the privileges which the*

“ Un simple particulier du nom de DOCKWARA, peu de temps avant la restauration, établit à Londres, comme spéculation privée, une Poste à un Penny. (Deux sous.)

“ La première attention que l'administration des Postes paraît avoir donnée à l'invention de DOCKWARA se présente sous la forme d'une action intentée

Office might, by law, have exercised, but did not. When his establishment had, by means of this kind, been wrested from him, and added to the Post-Office, he was, for a time, permitted to act as its Manager; but, as appears by the Ninth Report of the Commissioners of Post-Office Inquiry, he was, at the instigation of the Post-Office, after a while, dismissed, or removed, by the Lords of the Treasury."

(*Report from the Select Committee on Postage, August, 1843, p. 84.*)

contre lui pour avoir empiété sur les privilèges que, de par la loi, le Post-Office aurait pu exercer, mais n'exerçait pas.

Quand son établissement lui eut été, par des moyens de ce genre, arraché, et eut été annexé au Post-Office, il (DOCKWARA) fut admis pendant quelque temps en qualité d'administrateur de cette annexe; mais il paraît, d'après le Neuvième Rapport de la Commission d'Enquête sur le Post-Office, que, peu de temps après, il fut, à l'instigation même de l'administration, renvoyé ou éloigné par les Lords de la Trésorerie.

(*Témoignage de Mr. Rowland Hill devant la Commission d'enquête, Rapport du Comité. Août 1843. p. 84.*)

Qu'est devenu DOCKWARA?—C'est ce que le rapport ne dit pas. Encore un bienfaiteur de l'humanité sur qui la foule indifférente a roulé ses vagues profondes. Ah! s'il eût été un tueur d'hommes!

Grâce à l'énergie, à la persévérance, au génie de ROWLAND HILL, le progrès tenté par l'infortuné DOCKWARA s'est accompli. ROWLAND HILL, s'il n'a reçu, pour le bienfait dont il a doté son pays et le monde entier, ni récompense nationale ni honneurs extraordinaires; s'il n'est pas même, dans cette institution qu'il a douée d'une vie nouvelle, *General Postmaster*, (directeur général) ROWLAND HILL, a au moins été mis à même de réaliser

le bien qu'il concevait, et il peut goûter la joie ineffable de voir les bienfaits de son système s'étendre rapidement à toute l'humanité.

Quant à la *Poste aux Marchandises*, je me trouve vraiment, en ce qui concerne MR. ROWLAND HILL, fort embarrassé. Il n'y a pas le moindre doute que, si toutefois on fait à mon système l'honneur de le discuter, je vais me voir traité par bien des gens d'une belle manière.—“Quelle ineptie!”—“Quelle absurdité!”—“Est-ce que c'est possible!”—Si on ne me traite que de rêveur, d'utopiste, de Communiste, je serai bien heureux. Ai-je, dans ces circonstances, le droit de me couvrir de l'autorité qui s'attache, en pareille matière, au nom de ROWLAND HILL?—Je ne sais.

J'ai bien trouvé, à ma grande surprise et à ma grande joie, dans les rapports de la commission d'enquête chargée d'examiner le système de MR. ROWLAND HILL, quelques passages qui ont trait à une (*Parcel Post*) *poste aux paquets*; mais ce qui me fait craindre que leur auteur n'ait jamais eu en vue le système de *Poste aux Marchandises* que je sou mets aujourd'hui à l'examen du public, c'est que la *Parcel Post* dont il est question dans ces rapports, n'est point considérée comme une institution séparée, mais comme un complément de la *Poste aux lettres*, ce qui exclut toute possibilité d'étendre le système de MR. ROWLAND HILL, à la circulation générale des marchandises.

Comme donc MR. ROWLAND HILL pourrait bien, au lieu d'approuver mon système, se trouver parmi ceux qui le condamneront, je ne me permettrai rien de plus que de citer le passage du rapport au quel je viens de faire allusion.

PARCEL POST.

“ Whether parcels containing a certain weight may not be carried at even a reduced rate, the Post-Office having a right, as in the case of Parliamentary Proceedings, to detain them over a post, so as to avoid the heavy mails. Such parcels should, invariably, be prepaid and, when it was intended to claim the privilege, marked “ *Parcel Post.*” This arrangement would not only afford a considerable revenue, but, by justifying more frequent deliveries in the several districts, would tend greatly to the perfection of the Post-Office mechanism: while, if arrangements were made with the contractors to carry mails by weight, they, as well as the public, would, in all probability, benefit by the change. The convenience of such an arrangement, in communicating with the rural districts, (to which it might, perhaps, in the first instance, be confined) would be very great indeed. The *Banghai Post*, at the East Indies, is a Parcel Post. The maximum of weight appears to be about 15lb.”

(*Report from the Select Committee, August, 1843, p. 41.*)

POSTE AUX PAQUETS.

“ Question de savoir si des paquets d'un certain poids ne pourraient pas être transportés, même à prix réduit, l'administration des Postes ayant le droit, comme pour les procès-verbaux parlementaires, de les retenir d'un départ à un autre, de façon à éviter les malles trop lourdes: de pareils paquets devant être toujours payés d'avance, et marqués, si l'on veut jouir du privilège, “ *Poste aux Paquets.*” Cet arrangement non seulement causerait une augmentation considérable de revenu, mais en justifiant de plus fréquentes distributions dans les différents districts, tendrait à perfectionner beaucoup le mécanisme de l'administration: tandis que, si des arrangements étaient faits avec les entrepreneurs pour le transport des malles au poids, tout le monde, selon toute probabilité, profiterait du changement. Les avantages d'un pareil arrangement, en ce qui concerne les communications avec les districts ruraux, (auxquels peut-être on pourrait d'abord se restreindre) seraient vraiment considérables. La Poste de Banghai, dans les Indes Orientales, est une poste aux paquets; le maximum du poids paraît être d'environ 15lb.

(*Rapport de la Commission d'enquête, Août, 1843, p. 41.*)

Il y a sans doute entre cette *Parcel Post* et la *Poste aux Marchandises* dont je propose l'organisation, de profondes, d'immenses différences. Tandis que la *Parcel Post* reste attachée à la *Poste aux lettres*, dont elle forme une annexe ou un département, et ne se charge que de paquets de poids et de dimensions peu considérables, la *Poste aux Marchandises*, telle que je la conçois, serait parfaitement indépendante de la *Poste aux lettres*, et constituerait un système de circulation générale des marchandises, dans lequel il n'y aurait d'exception pour aucun objet transmissible, quels que fussent, d'ailleurs, son poids et ses dimensions.

Je n'en suis pas moins convaincu, cependant, que mon idée de la *Poste aux Marchandises* n'est que la généralisation de l'idée que MR. ROWLAND HILL a formulée sous le nom de *Parcel Post*, comme le beau système de *Postage uniforme* de MR. ROWLAND HILL ne fut que la généralisation de la *Penny Post* de DOCKWARA; et la crainte seule de me voir désavoué m'empêche de revendiquer ouvertement cette illustre filiation.



Pour paraître prochainement chez le même éditeur

GENERAL PARCEL POST

Version Anglaise de la **POSTE AUX MARCHANDISES.**

TRÜBNER ET Co.,

LONDRES.