

et C^e. Il leur fut alloué une indemnité en espèces de 420,000 livres et plusieurs autres dédommement par la résiliation de leurs chartes, la perte de leurs chevaux et de leur matériel, en un mot, la liquidation de leur

L'abolition du privilège des carrosses publics décrétée par l'Assemblée nationale était la conséquence logique des décrets antérieurs qui avaient supprimé les maîtrises et jurandes. La grande révolution, en adoptant l'égalité comme un des trois termes de son dogme réformateur, ne pouvait ni ne voulait continuer la tradition du favoritisme des cours. Jusqu'alors les privilèges avaient été accordés moins dans un but d'utilité publique que pour la satisfaction exclusive d'intérêts particuliers, ils devaient disparaître. Le décret du 11 novembre 1790 fut donc un acte essentiellement politique.

L'expérience ne tarda pas à démontrer qu'en fait d'économie, la rigidité du principe doit quelquefois fléchir lorsqu'il s'agit d'une exploitation ayant pour objet un service d'utilité générale. La liberté fit surgir des myriades de véhicules de toutes formes, de toutes dimensions. La voie publique fut littéralement encombrée de tombereaux, tapissières, charriots, luttant entre eux de malpropreté, de délabrement, et conduits par des hommes non-seulement inexpérimentés, mais encore dangereux. En l'absence de tarif réglementaire et de toute surveillance, les voyageurs étaient rançonnés impitoyablement et ne trouvaient aucune sécurité ni pour leurs personnes, ni pour leurs effets et marchandises. Les bandes de malfaiteurs comptaient parmi leurs affiliés un grand nombre de cochers, et cette corporation devint l'effroi de la population. Nos lecteurs, en se rappelant l'immensité des événements, qui, alors, remuaient le monde et la situation exceptionnelle de la ville de Paris, comprendront les embarras de l'autorité municipale pendant les terribles années qui suivirent la proclamation de la liberté des voitures. Cependant un pareil désordre ne pouvait durer.

Une loi du 9 vendémiaire an V (30 septembre 1797), sans abolir la liberté de l'industrie des voitures, imposa aux entrepreneurs des formalités qui eurent pour effet d'en restreindre l'exercice. A compter du 1^{er} brumaire suivant, il fut perçu, au profit du Trésor public, un supplément au prix des places exploitées par les entrepreneurs partiels des voitures partant à heures fixes et suivant le même trajet.

• Tout citoyen qui entreprenait des voitures suspendues, d'occasion ou à volonté, fut tenu de fournir la déclaration de son matériel et de payer, chaque année, pour tenir le même, une taxe imposée sur les autres voitures publiques, une taxe variant de 25 à 75 francs, suivant le nombre des roues et des places.

• Tout entrepreneur convaincu d'avoir omis de faire sa déclaration ou d'en avoir fait une fautive, était condamné à la confiscation des voitures, harnais, et à une amende qui ne pouvait être moindre de 100 francs et dépasser 1,000 francs.

Une ordonnance de police du 3 octobre 1800 (11 vendémiaire an IX) régla le prix du travail, soit à la course, soit à l'heure, ce qui avait été jusqu'alors à peu près arbitraire.

Voici les énonciations de l'art. 28 concernant ce tarif.

82. — Les cochers seront payés, soit à la course, soit à l'heure.