
Adoption des quatre premiers articles du décret d'exécution de la loi du maximum, proposé par Barrère au nom du comité de salut public, lors de la séance du 4 ventôse an II (22 février 1794)

Bertrand Barrère de Vieuzac

Citer ce document / Cite this document :

Barrère de Vieuzac Bertrand. Adoption des quatre premiers articles du décret d'exécution de la loi du maximum, proposé par Barrère au nom du comité de salut public, lors de la séance du 4 ventôse an II (22 février 1794). In: Tome LXXXV - du 26 pluviôse au 12 ventôse an II (14 février au 2 mars 1794) pp. 354-355;

https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1964_num_85_1_32324_t1_0354_0000_3

Fichier pdf généré le 15/05/2023

sont autant de causes qui contribuent à rompre toutes proportions. Il fallait une autre base; on l'a cherchée dans les rapports du prix de 1790, de ceux de 1793, et de ceux fixés par le décret de la Convention relativement aux grains.

Par ce décret la Convention a déterminé le prix du transport des grains à 5 sous le quintal par grande route, et à 6 sous par la traverse.

Il a été reconnu que ce prix est trop élevé. — Il met le voiturier à même de payer le fourrage un prix excessif et au-dessus du *maximum*, et les faisant ainsi augmenter, il est cause que beaucoup de cultivateurs négligent leurs travaux et vendent leurs chevaux à de très hauts prix pour n'avoir plus à les nourrir, on s'adonne entièrement aux transports de grains desquels ils retirent un bénéfice considérable.

Il est cause aussi que l'on ne trouve point à faire transporter les autres marchandises si ce n'est à un prix exorbitant.

Il faut donc rester dans de justes bornes; et c'est pourquoi l'on propose de réduire les prix de 5 et 6 sous accordés pour les grains à 4 sous 6 deniers et 5 sous, et de n'accorder pour toutes les autres marchandises, par terre, pas plus de 4 sous par grande route, et 4 sous 6 deniers par la traverse.

Cela fait environ une fois et demie de plus qu'en 1790. Cette disproportion est déjà énorme avec le *maximum* des autres marchandises, qui n'élève que d'un tiers le prix de 1790, surtout si l'on considère que ce nouveau *maximum* pour toutes les marchandises sera exécuté, et qu'il ne l'était pas. Le roulier jouira du bénéfice du *maximum*, et par ce moyen il peut voir réduire son produit des transports.

Si des circonstances particulières déterminent à adopter une telle disproportion pour encourager le roulage, à défaut duquel tout resterait en stagnation, il semble que ce serait un crime de demander davantage; car ce serait un privilège inutile et une ouverture à la violation de la loi, en donnant à quelques hommes le moyen de payer bien au-dessus du prix qu'elle aurait fixé.

On maintient cependant toujours un prix plus fort pour les grains, à cause de l'importance de leur circulation. Vous voyez dans le présent décret une différence sensible.

Quatrième question. — *La proportion entre les grandes routes et les routes de traverse sera-t-elle suffisante en portant les grandes routes à 4 sous et les traverses à 4 sous 6 deniers ?*

La véritable proportion, celle que l'on avait adoptée, était d'abord de 3 sous 9 deniers à 4 sous 6 deniers, c'est-à-dire un cinquième en sus pour la route de traverse, la même adoptée par la Convention, qui avait fixé aux grandes routes 5 sous, aux traverses 6 sous.

Mais on a pensé devoir ajouter 3 deniers pour la grande route, et la porter à 4 sous, pour indemniser le marchand qui paie le transport de la planche du baril, de l'emballage qu'il ne vend pas, et qu'on ne lui compte pas dans le *maximum*.

Mais on n'a pas cru devoir faire la même addition pour la route de traverse :

1° Parce que la traverse est ordinairement courte et a peu d'effet sur le prix du commerce;
2° Parce que, pour les objets de circulation de

l'intérieur d'un district, le transport de la traverse s'y fait en général par les habitants, soit par occasion, soit aux heures intermédiaires du travail de l'agriculture;

3° Parce que présenter un trop grand appât de ce côté aux rouliers, c'est les engager à prendre les chemins de traverse, et déterminer la ruine totale des chemins vicinaux, ce dont on a déjà vu trop d'exemples;

4° Parce que c'est par les chemins de traverse que les manufactures, forges et fabriques, s'approvisionnent de matières premières, comme bois, charbons, fontes, etc., et qu'il y aurait le plus grand danger à trop augmenter par le transport les prix de ces matières premières; ce qui porterait un coup terrible à toutes les usines et manufactures.

Il faut ajouter à ces questions ces observations générales :

1° C'est que l'on n'a pas entendu taxer seulement le voiturier, mais bien l'addition à faire par le marchand à sa marchandise, en raison du transport, qu'il saura bien faire tomber à un prix plus bas lorsque son intérêt l'y engagera;

2° Que l'intérêt particulier peut bien exciter à demander une augmentation, parce que, en haussant le prix du roulage, le marchand acquiert le moyen de hausser le prix de sa marchandise et son bénéfice, qui s'accroîtra en raison de ce qu'on lui comptera le prix du transport au-dessus de ce qu'il peut lui coûter.

Nota. A l'égard du transport par eau, il est le résultat de la comparaison des différents tarifs.

Enfin j'observe à la Convention que le travail fait par la commission est le résultat des lumières de personnes attachées aux plus grands établissements de roulage. On a consulté des marchands, des rouliers, et tous ceux qui avaient des connaissances dans ce genre.

BARÈRE lit un projet de décret (1).

Les deux premiers articles sont adoptés (2).

« La Convention nationale, après avoir entendu le rapport du comité de salut public, décrète :

« Art. I. Le prix de toutes les denrées et marchandises soumises à la loi du *maximum*, dans les lieux de production ou de fabrication, sont ceux déterminés dans les tableaux du *maximum* qui viennent d'être présentés par la commission des subsistances et des approvisionnements de la république.

« II. Ces tableaux seront imprimés et envoyés à chaque district, au plus tard au 1^{er} germinal, la commission demeurant chargée de l'impression des tableaux du *maximum*, et responsable des retards de l'impression et de l'envoi des exemplaires aux districts à l'époque ci-dessus désignée (3).

Sur l'article II, on demande que l'instruction soit approuvée par la Convention nationale; l'article est adopté avec cette addition (4).

(1) *Mon.*, XIX, 538-540; *Débats*, n° 527, p. 140-144.

(2) P.V., p. 119. Le projet « est à peu près le même que celui lu par Barère le 3 vent. » (*J. Sablier*).

(3) *Mon.*, p. 539; *Débats*, n° 521, p. 62-63.

(4) P.V., p. 119.

« III. L'agent national de chaque district sera tenu, dans le délai de dix jours au plus tard à compter du jour de la réception, d'appliquer les frais de transport, à raison des distances, à chaque espèce de marchandises employées dans son district, conformément aux bases établies dans l'article IV ci-après. Il sera envoyé par la commission une instruction sur les moyens d'exécution. Cette instruction devra être approuvée par la Convention nationale (1).

Sur l'article IV, un membre demande que les dix pour cent de bénéfice, alloués au détaillant, soient perçus sur les cinq pour cent attribués au marchand en gros; l'article est adopté avec cet amendement (2).

IV. Le tableau fait par l'agent national contiendra :

« 1° Les noms des objets et marchandises que les habitants du district sont dans l'usage de consommer;

« 2° L'indication du lieu de production ou de fabrication desdits objets;

« 3° La distance du chef-lieu de district;

« 4° Le *maximum* du prix de production ou de fabrication, ainsi qu'il est porté dans les tableaux employés par la commission des subsistances et approvisionnements;

« 5° L'évaluation des frais de transport, d'après les bases posées dans l'article suivant;

« 6° Il sera ajouté à ces premières bases 5 pour 100 de bénéfice, pour former le *maximum* du marchand en gros.

« 7° Il sera ajouté, outre les 5 pour 100 ci-dessus, 10 pour 100 de bénéfice pour former le prix à vendre au consommateur par le détaillant.

« L'administration de district déterminera le nombre d'exemplaires de ce travail qu'il est nécessaire de publier pour que l'objet en soit connu aux municipalités. Les frais de l'impression seront acquittés par les receveurs de districts, et leurs récépissés seront regus comme comptant à la trésorerie nationale. »

BARÈRE fait lecture de l'article V ainsi conçu :

« Les frais de transport seront fixés d'après les bases ci-après :

« Pour les blés, farines et toute espèce de grains et fourrages, par quintal, poids de marc, pour chaque lieue de poste : grande route, 4 sous 6 deniers; pour les routes de traverse, 5 sous.

« Ceux pour taxer les autres denrées et marchandises seront évalués par chaque lieue de poste : grande route, par quintal, poids de marc, 4 sous; pour les routes de traverse, 4 sous 6 deniers.

« Pour toutes espèces de denrées et marchandises par eau : en remontant, 2 sous; en descendant, 9 deniers;

« Le tout aussi par chaque lieue de poste, en calculant le trajet par eau par la distance qu'il y a par la route de terre dudit lieu du départ à celui d'arrivée » (3).

Sur l'article V, on a demandé que le prix du blé fût fixé sans parler des frais de transport.

Un membre a demandé que celui qui porte son blé au marché le plus voisin de sa demeure ne fût pas payé de transport, et qu'il le fût seulement lorsqu'il seroit requis de le porter à un marché plus éloigné.

Un autre membre observe qu'il y a des chemins de traverse infiniment plus mauvais et plus difficiles les uns que les autres, qu'ainsi il n'est pas juste de fixer uniformément le prix des transports (1).

REUBELL : Si vous adoptiez cet article tel qu'il vous est présenté, il en résulterait que le prix du blé varierait suivant les localités; car en permettant de joindre les frais de transport au prix du *maximum*, il est clair que la commune dont le sol ne produit point de blé, et qui sera obligée de recevoir son approvisionnement d'un endroit éloigné, paiera le pain plus cher que celle qui recueille des grains. Je demande si c'est là l'intention du comité.

BARÈRE. L'objection de Reubell n'est qu'un obstacle qu'il n'a pas lui-même levé; car il ne veut pas sans doute que le trésor public soit chargé des frais de transport? (2).

PLUSIEURS MEMBRES parlent sur cette difficulté (3).

DANTON. Il faut donner une solution quelconque à la question faite par Reubell. Il y aura sans doute une loi pour déterminer la manière dont les frais de transport devront être ajoutés au prix du blé; mais comme cet article semble faire naître des objections qui n'ont pas été prévues, je demande qu'il soit renvoyé à un nouvel examen du comité (4).

CHARLIER opine pour que l'addition du prix du transport n'ait pas lieu, et qu'il reste à la charge du propriétaire.

SIMON appuie cette opinion : il la motive sur ce que les terrains que l'on achète se vendent plus ou moins chèrement, selon la proximité des villes et des marchés, et que par conséquent le propriétaire trouve son indemnité dans la valeur du terrain qu'il cultive (5).

BARÈRE. Je ne m'oppose point au renvoi, mais je demande à faire quelques observations.

En décrétant que le prix des grains serait uniforme dans toute la République, la Convention nationale a rendu un décret juste, mais elle n'a pas entendu dire que les grains achetés dans un pays fromenteux seront payés aussi cher que ceux que l'on est obligé de transporter à deux cents lieues, car ce serait porter atteinte à la théorie des transports que la République a intérêt de protéger.

L'intention du comité a été d'engager les voituriers à se charger plutôt d'objets de première nécessité que de luxe, et pour y parvenir il a cru nécessaire de leur accorder une prime. Voilà quelle a été son intention; car, je vous le répète, il est impossible que le blé ne soit pas plus cher dans un département où il n'en vient

(1) *Mon.*, p. 539; *Débats*, p. 63; *Mess. soir*, n° 554.

(2) *P.V.*, p. 119.

(3) *Mon.*, p. 539; *Débats*, p. 64; *J. Paris*, n° 419; *Rép.*, n° 65; *C. Eg.*, n° 554; *C. univ.*, 5 vent.; *Batave*, n° 373-374; *Mess. soir*, n° 554; *Ann. patr.*, n° 418; *Audit. nat.*, n° 518; *J. Mont.*, n° 102; *J. Sablier*, n° 1158; *M.U.*, XXXVII, 89. Mention dans *J. univ.*, n° 1554.

(1) *P.V.*, p. 119-120.

(2) *Mon.*, XIX, 539.

(3) *Débats*, n° 521, p. 64.

(4) *Mon.*, XIX, 540.

(5) *Débats*, p. 64.