
Ajournement de la discussion sur le rapport par M. Lebrun sur la dépense des ponts et chaussées, lors de la séance du 31 octobre 1790

Citer ce document / Cite this document :

Ajournement de la discussion sur le rapport par M. Lebrun sur la dépense des ponts et chaussées, lors de la séance du 31 octobre 1790. In: Archives Parlementaires de 1787 à 1860 - Première série (1787-1799) Tome XX - Du 23 octobre au 26 novembre 1790. Paris : Librairie Administrative P. Dupont, 1885. p. 170;

https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1885_num_20_1_9186_t1_0170_0000_8

Fichier pdf généré le 07/07/2020

journeement, et en voici le motif : l'objet des ponts et chaussées tient à une instruction particulière ; avec des ajournements on ne finit rien, et cependant la France a toujours besoin de ponts et de chemins.

(L'ajournement est rejeté.)

M. **Lucas** combat le plan du comité sous deux rapports : 1° en ce qu'il laisse la direction des ponts et chaussées à l'arbitraire du pouvoir exécutif ; 2° en ce qu'il entraîne de trop grandes dépenses.

(La discussion est ajournée à la prochaine séance.)

M. **Sallé**, député du département du Cher, obtient un congé de trois semaines.

M. **du Hautoy**, député du département de la Meurthe, absent par congé, déclare qu'il reprend sa place à l'Assemblée.

M. **Regnaud**, député de Saint-Jean-d'Angély. Malgré les soins et l'active surveillance du district de Varèze, département de la Charente-Inférieure, il a été, ces jours derniers, le théâtre d'une insurrection ; elle avait pour objet le refus de paiement des droits féodaux. La municipalité a donné des ordres pour faire arrêter le principal auteur de l'insurrection. Des séditieux ont voulu s'y opposer ; ils ont assailli à coups de pierre ceux qui étaient chargés de l'arrestation. La garde a fait feu, et est parvenue à exécuter l'ordre dont elle était chargée. Le lendemain la fureur des brigands redouble ; ils se rendent à Varèze, et demandent que le prisonnier soit mis en liberté.

Les officiers municipaux cèdent à la circonstance, et le coupable sort de prison. Mais les brigands ne sont point encore satisfaits, ils s'emparent de M. Latierce, maire de Varèze, qu'ils présumaient être le principal auteur de l'ordre qui avait été donné. Après lui avoir fait souffrir les plus indignes traitements, ils l'ont massacré. J'ai cru devoir ce compte à l'Assemblée, pour la prévenir contre des récits infidèles. Je demande que cette affaire soit renvoyée au comité des rapports.

(Cette proposition est adoptée.)

(La séance est levée à trois heures.)

PREMIÈRE ANNEXE

A LA SÉANCE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE
DU 31 OCTOBRE 1790.

Considérations sur la franchise des ports et en particulier de celui de Dunkerque, par M. Francoville, député de Calais et Ardres.

Le transport des douanes à l'extrême frontière a conduit le comité d'agriculture et de commerce à l'examen de la franchise des ports.

C'est sans doute une question importante que celle de ces franchises. On les a multipliées dans le royaume, et le commerce a langué ; rejetées par l'Angleterre, son commerce s'est élevé au comble de la prospérité : ce n'est donc pas par des exemples qu'on peut les défendre.

Si on cherche leur origine, on la trouve dans ces temps où les nations n'avaient pas calculé

leur influence respective dans les échanges, dans cette période où les Hollandais étaient les rouliers de l'Europe, où toutes ses productions étaient entreposées dans leurs magasins.

Louis XIV, frappé de ces rapports, a voulu appeler ses peuples au partage de cette industrie ; il a créé des ports francs ; mais ni Louis XIV, ni les ports francs n'ont amené ce partage, et ils ne devaient pas l'amener.

Les Hollandais étaient au terme de leur grandeur, leurs besoins étaient au-dessous de leurs capitaux, de leur industrie : en France, nos besoins étaient au-dessous de l'industrie nationale ; nos vaisseaux ne pouvaient suffire au cabotage, à nos relations intérieures ; nos pêches, nos manufactures, à notre consommation.

Dans cet ordre de choses, ce qui était bon aux Hollandais, ne l'était pas pour nous : il fallait au commerce des Hollandais un aliment étranger, des rapports étrangers ; et nous, il fallait nous diriger vers nos propres affaires, avant de nous présenter celle des autres.

Laissant au reste ce problème, c'est à celui du moment qu'il faut s'attacher.

Pour trouver sa solution, et la véritable destination des ports francs, il est bon de poser quelques principes.

Règle générale.— Tous les ports du royaume ont un droit égal au commerce national.

Le commerce national est celui qui s'exerce :

En tirant de l'intérieur du royaume et des villes maritimes les produits de leur industrie et de leur sol ;

En expédiant les produits de l'industrie et du sol des provinces voisines du port, aux autres provinces et ports du royaume ;

En expédiant à l'étranger les productions nationales ;

En recevant de l'étranger ses productions et ses marchandises, aux conditions déterminées par la loi, soit qu'elles soient destinées à la consommation du royaume, ou à être exportées à l'étranger.

Mais si l'industrie nationale peut se porter au delà des limites de ces quatre divisions dans lesquelles se rangent toutes les transactions du commerce français, si elle peut intervenir dans les transactions du commerce étranger, sans doute il faut favoriser cette industrie.

On intervient dans les transactions du commerce étranger :

En achetant les productions d'un peuple, pour les vendre à un autre.

Ainsi, Marseille achète les productions de tous les pays que baigne la Méditerranée, et les transmet aux nations du nord.

Ainsi, nos armateurs tirent les productions de la Chine, du Bengale, de la côte de Coromandel, et, la consommation du royaume prélevée, les expédient aux étrangers.

Nécessairement ce commerce doit frapper sur des objets ou prohibés, ou soumis à des droits de traite considérables ; il a donc fallu trouver des moyens de rendre les spéculations possibles, sans nuire aux droits du fisc et aux manufactures françaises. On a pour cela imaginé des entrepôts et les ports francs.

Les entrepôts sont des dépôts faits, entre les mains de la puissance publique, de marchandises étrangères, présumées devoir retourner à l'étranger, pour s'assurer qu'il n'en sera fait aucune soustraction, et que leur destination sera toujours remplie.

Entre l'étranger qui livre ou reçoit, et la puissance publique qui reçoit ou livre, il ne doit pas