
Rapport de Barère, au nom du comité de salut public, relatif aux prix des transports de denrées et autres marchandises, lors de la séance du 6 ventôse an II (24 février 1794)

Bertrand Barrère de Vieuzac

Citer ce document / Cite this document :

Barrère de Vieuzac Bertrand. Rapport de Barère, au nom du comité de salut public, relatif aux prix des transports de denrées et autres marchandises, lors de la séance du 6 ventôse an II (24 février 1794). In: Tome LXXXV - du 26 pluviôse au 12 ventôse an II (14 février au 2 mars 1794) pp. 419-420;

https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1964_num_85_1_32487_t1_0419_0000_3

Fichier pdf généré le 15/05/2023

tobre, qui attribuoit la connoissance de ces délits au tribunal criminel militaire séant à Arras, ni des procédures qui depuis avoient saisi le tribunal révolutionnaire d'une partie de ces délits (1), décrète ce qui suit :

« Art. I. — Le décret du 19 pluviôse, ci-dessus mentionné, est rapporté (2).

« II. Les procédures commencées au tribunal révolutionnaire, contre une partie des prévenus dont il s'agit, seront continuées, tant contre eux que contre leurs complices.

« III. L'arrêté des représentans du peuple près l'armée du Nord, du 4 octobre, sera exécuté à l'égard des autres prévenus.

« IV. Le comité de sûreté générale vérifiera si c'est par calomnie ou simplement par erreur, qu'en rendant compte du décret du 19 pluviôse, le rédacteur du journal intitulé *Courier de l'égalité*, a substitué les officiers du 47^e régiment d'infanterie à ceux du 17^e régiment de cavalerie (3).

« Le présent décret ne sera publié que par la voie du bulletin de correspondance. Le ministre de la justice en adressera des expéditions manuscrites au tribunal révolutionnaire, au tribunal criminel du département du Nord et au tribunal criminel militaire séant à Arras » (4).

48

[BARÈRE], rapporteur du comité de salut public présente les articles suivans, substitués à l'article V du projet imprimé par ordre de la Convention nationale (5), et qui fixent les prix du transport des grains et fourrages, déterminés par l'article XV de la loi du 11 septembre, ainsi que le prix des transports des marchandises, tant par les chemins de traverse que par les grandes routes, et par eau, tant en montant qu'en descendant (6).

BARÈRE. Citoyens, je rapporte à l'Assemblée le résultat de la discussion d'avant-hier sur la loi du maximum et de la conférence qui a été faite au comité avec la commission des subsistances, les commissaires qui ont fait les tableaux du maximum, avec Simon et Desrues, membres de la Convention, qui nous ont apporté leurs objections et leurs lumières.

Je commence par déclarer que cette loi sur les transports ne concerne point le fermier ou cultivateur qui porte son bled ou ses farines aux marchés. Celui-là ne fait qu'acquitter une dette.

(1) Merlin avait ajouté ici : « notamment de mandats d'arrêt décernés ». Cette précision a été supprimée.

(2) *Arch. parl.*, LXXXIV, séance du 19 pluv., n° 15.

(3) Rédaction primitive : IV. Le comité de sûreté générale vérifiera les motifs qui, dans le compte rendu par le journal intitulé *Courier de l'Égalité* du décret du 19 pluviôse dernier ont fait substitution ».

(4) P.V., XXXII, 204-206. M.U., XXXVII, 121. Minute de la main de Merlin de Douai (C 292, pl. 949, p. 33). Décret n° 8160. Reproduit dans B¹, 7 vent.

(5) Voir ci-dessus, séance du 4 vent., n° 47.

(6) P.V., XXXII, 206. Voir ci-après, même séance, n° 65.

Le prix de son charroi n'est qu'une partie de la main-d'œuvre. C'est un prix qui s'identifie avec le prix du grain au marché, qui est le seul dépôt, l'unique lieu où le propriétaire puisse le vendre d'après la loi du 11 septembre, section 2, article premier.

Le seul service que l'avarice commerciale n'ait pas encore corrompu, le seul auquel elle n'ait pas mis un salaire ou rattaché un bénéfice, c'est le transport des grains de la ferme ou du grenier au marché public, et c'est dans ce sens que Charlier et Reubell avoient raison de dire que dans le prix des grains en 1790, étoit évidemment compris le prix du charroi et du transport. Ainsi il n'est rien dû au propriétaire des grains pour le transport dans les marchés; il cherche à vendre, il cherche à tirer parti de ses productions. Il est comme le marchand de grains en 1790, il trouve à-la-fois dans le prix établi, les frais de transport en la valeur du grain.

Mais cette loi est faite pour régler le transport qui est fait plus loin que le marché, tel que le transport fait en exécution pour l'approvisionnement des autres districts ou départements, et pour celui des armées.

Le maximum du prix de la voiture pour le transport par terre des bleds, farines et toutes espèces de grains et fourrages achetés sur les marchés pour l'approvisionnement d'un canton ou d'un département, ou achetés chez les propriétaires par voie de réquisition pour ce qui sera destiné aux armées ou villes en état de guerre, ne pourra excéder cinq sols par quintal pour chaque lieue de poste pour les grandes routes, et six sols pour les routes de traverse. Tous rouliers ou blatiers, voituriers qui refuseroient de se conformer à ce prix, pourroient être mis en état de réquisition.

Si la loi du 11 septembre est bonne et exécutée, pourquoi la loi actuelle seroit-elle mauvaise? Si vous faites aujourd'hui, non pas une loi nouvelle, mais une simple réduction de prix de roulage, pour obtenir des subsistances à meilleur marché pour le peuple, pourquoi la rejetteriez-vous par de nouveaux débats?

La discussion qui s'est élevée sur la question de savoir si le prix du transport seroit ajouté aux grains que le fermier apporte à son marché ordinaire, ne peut être que le résultat de l'erreur, et il est facile de sentir qu'elle est totalement étrangère au décret proposé à la Convention.

Dans ce décret, on n'a jamais eu l'intention de déterminer les cas où le transport seroit dû, mais bien seulement de déterminer à combien il seroit évalué lorsqu'il seroit dû, ainsi que le demande la loi du 11 brumaire, article premier, qui charge la commission de fixer un prix par lieue pour le transport, à raison de la distance de la fabrique.

La question que l'on élève relativement aux grains, est déjà décidée par l'art. XV, section III de la loi du 11 septembre, qui a déterminé les cas où le transport seroit payé; et on n'auroit nullement parlé des grains et fourrages dans la nouvelle loi proposée, si on n'avoit pas reconnu que le prix du transport y étoit porté trop haut; qu'un prix considérable, ajouté à toutes les marchandises, les rendroit trop chères pour le consommateur, et qu'il importoit conséquemment à l'avantage du peuple de réduire à son véritable taux le salaire du roulage et de transport de tous genres. Mais, d'un autre côté, en rédui-

sant seulement le prix des autres marchandises, sans s'occuper de réduire le prix du transport des grains, on laisse subsister une proportion trop grande entre le transport du grain et celui des autres marchandises, et l'on s'expose à manquer totalement de moyens de transport pour les autres denrées: c'est une juste gradation qui peut opérer le bien, et assurer la circulation. Il faut donc l'établir avec d'autant plus de raison, que le pain est un objet assez important pour ne pas le surcharger inutilement de frais de transport.

On ne propose donc pas de rien changer aux règles fixées par la loi du 11 novembre, mais bien seulement de réduire les prix qu'elle accorde: condition que le nouveau maximum rend juste et nécessaire.

L'article proposé à la Convention relativement aux grains et fourrages, se réduit donc purement et simplement à ceci.

Décrétez que le prix du transport des grains et fourrages déterminé par l'art. 15 de la troisième section de la loi du 11 septembre, à 5 sols pour la grande route, et 6 sols par traverse, demeure réduit à 4 sols 6 deniers par lieue de poste, grande route, et à 5 sols par la traverse. La loi déjà faite subsiste dans son esprit et ses dispositions; la quotité seule est réduite à l'égard des autres marchandises, ainsi qu'il est dit dans l'art. 5, dont les motifs ont déjà été présentés avant-hier par le comité.

Quant à l'art. 9, on sent la différence établie entre les diverses espèces de bois.

Les frais de transport pour les bois à brûler et les bois de travail, se paient à la mesure ou à la toise, et non au quintal. Les prix de 1790 ont seuls servi de base pour les fixer; et, en examinant les frais de transports actuels, on a trouvé qu'en ajoutant la moitié au prix de 1790, on auroit le prix du transport des bois qu'il convient de payer aujourd'hui pour ne point manquer de cette denrée.

Le motif qui a déterminé à maintenir la taxe des combustibles à un vingtième en sus du prix de 1790, est le peu d'industrie qui est nécessaire pour l'exploitation comparativement aux bois de travail.

Je reviens à l'objet principal de ce rapport: on sent bien que toute discussion que l'on élèveroit sur une question aussi simple, relativement aux cas où les transports seront dus, ne serviroit qu'à entraver la chose et à retarder une loi populaire, sans aucune espèce d'avantage.

Sans doute qu'il y a encore bien des cas indéterminés dans les tableaux; mais si on veut à cet égard faire une loi précise à la place de chaque chose que le bon sens décide, il faudra faire un code énorme de circulation intérieure, institution peut-être nécessaire dans quelque temps, mais qu'en perfectionnant la loi du maximum l'on n'étoit pas chargé de faire ni de présenter; institution qui est indépendante du maximum qu'il sera long de porter à sa perfection, et dont on ne doit pas se faire un motif pour retarder une loi urgente que le peuple attend avec impatience, et qui est nécessaire pour rétablir la circulation trop long-temps interrompue.

Tout se réduit à ce point simple. Le comité ne propose pas de rien changer aux règles établies par les lois pour le transport du grain, mais bien seulement d'en baisser le prix.

Tout se réduit à dire à la Convention: voulez-vous un code de commerce et de circulation? Ordonnez à votre comité de commerce de s'en occuper. Mais ce n'est là qu'un bienfait éloigné, qu'une vue longue à remplir. Le besoin actuel est l'exécution d'une loi rendue le 11 septembre, qui fixe le prix des transports.

Le besoin actuel est l'exécution de la loi du 11 brumaire, qui donne pour base au travail de la commission, le prix à fixer par lieue pour le transport à raison de la distance de la fabrique. Le besoin actuel est de faire exécuter enfin la loi du maximum, et de modérer le prix du transport (âme de la circulation), de manière à trouver des voituriers et à ne pas gêner le peuple dans ses premiers besoins. Vous posez aujourd'hui une base pour l'économie publique. Vous réglez les mesures du commerce et les bénéfices du roulage aussi. Vous ne pouvez qu'aspirer dans ce genre à des moyens de perfectionnement dans la loi du maximum inconnue jusqu'à présent dans les monarchies, avares, agioteuses et banquières, mais qui doit former parmi vous une institution démocratique, une loi vraiment républicaine. Nous ne voulons pas faire une nation d'Anglais, de banquiers et de marchands, mais une nation d'hommes libres et de citoyens plus attachés à leur patrie qu'à la fortune.

Le décret est adopté ainsi qu'il suit (1).

« La Convention nationale, après avoir entendu le rapport [de BARÈRE, au nom] du comité de salut public, décrète :

« Art. I. Les 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 premier 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.

« 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 (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.

(1) *Débats*, n° 523, p. 76-79; *Mon.*, XIX, 554-555; *J. univ.*, n° 1555.

(2) Projet: « par le comité de salut public ».