
Rapport, présenté par Barrère au nom du comité de salut public,
pour l'exécution de la loi du maximum, 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. Rapport, présenté par Barrère au nom du comité de salut public, pour l'exécution de la loi du maximum, 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. 353-354;

https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1964_num_85_1_32324_t1_0353_0000_4

Fichier pdf généré le 15/05/2023

« IX. Lorsque les circonstances exigeront le déplacement de l'hôpital, le pharmacien en chef, ou ses collaborateurs, remettront eux-mêmes les médicaments et ustensiles dans les caisses qu'ils auront conservées avec soin; ils en feront l'inventaire, en dresseront les états et les vérifieront à leur arrivée.

« X. Les pharmaciens d'une division d'ambulance ne se sépareront jamais qu'au cas d'une subdivision nécessaire; ils accompagneront le convoi, et ne perdront pas de vue le caisson employé au transport des médicaments.

« XI. Les pharmaciens, pour s'exercer dans l'art de sécher, monder et conserver les plantes, s'occuperont à les ramasser dans leurs saisons respectives, lorsque le service le permettra; ils feront des excursions botaniques dans les saisons les plus favorables, pour appliquer les ressources locales au service dont ils sont chargés.

« XII. Nul pharmacien ne pourra être employé en chef dans un hôpital fixe, lorsqu'il aura un établissement sur les lieux » (1).

47

Un membre [BARÈRE] propose, au nom du comité de salut public, un projet de décret pour l'exécution de la loi du *maximum* (2).

BARÈRE, au nom du comité de salut public. Citoyens, je viens soumettre de nouveau à la discussion la loi vraiment populaire, la loi qui doit rétablir la circulation dans toutes les parties de la République. Il paraît, par la discussion qui s'est élevée hier sur le projet de décret sur les tableaux du *maximum*, que les difficultés frappent sur le prix des transports et sur l'augmentation sur les chemins de traverse. Il suffira de présenter succinctement les motifs qui ont dirigé la commission dans les appréciations diverses. On s'est fort occupé du transport par les routes de traverse; mais prenez garde qu'en augmentant le prix de la route de traverse vous portez un coup aux fonderies, aux usines, aux manufactures, dont les matières premières sont extraites et voiturées par des routes de traverse; vous augmentez pour le peuple le prix de toutes les marchandises. Le fabricant est la source qui alimente les magasins et les boutiques; vous engagez les rouliers à prendre les routes de traverse par préférence, ce qui dégrade les chemins vicinaux, retarde les arrivages, et n'assure des bénéfices qu'aux rouliers. Enfin vous feriez cacher l'intérêt et la fraude de la loi du *maximum* sous les frais du transport.

Quatre questions principales se présentent sur la fixation du prix des transports :

1° Le prix sera-t-il le même pour toutes les

(1) P.V., XXXII, 119-152. Projet imprimé par ordre de la Conv., annexé au Rapport et au projet de décret (ADxviii^c 301, n° 9). Texte du projet corrigé par Guillemardet (C 292, pl. 949, p. 10). Règlement reproduit dans *Débats*, n° 521, p. 54-62. Extraits ou analyse dans *J. Sablier*, n° 1158; *J. univ.*, n° 1556. Mention dans *C. Eg.*, n° 554; *Batave*, n° 374.

(2) P.V., XXXII, 119. Voir ci-dessus, séance du 3 vent., n° 57.

sortes de marchandises, ou variera-t-on les prix à raison de leur encombrement ?

2° Le prix sera-t-il le même pour toute la république, ou le variera-t-on en raison des localités ?

3° La quotité du prix est-elle bonne ?

4° La proportion entre les routes de traverse et les grandes routes est-elle suffisante ?

Première question. — *Le prix sera-t-il le même pour toutes les sortes de marchandises, ou variera-t-on les prix à raison de leur encombrement ?*

On répond à cela : 1° qu'examen impartial fait, il en résulte que l'encombrement ne porte aucune différence, si ce n'est pour les meubles et pour les modes, qui sont des objets de peu de conséquence et de luxe; qu'à l'égard de tous les autres objets, comme plumes, laine, coton, ils se chargent comme les autres en ballots, sans différence sensible. — Vouloir distinguer les objets par leur volume, leur fragilité, etc., c'est vouloir entrer dans des difficultés interminables et faire un décret que son imperfection rendrait inexécutable.

2° Que l'on peut regarder que les marchandises les plus encombrantes sont en général les matières premières ou les choses les plus utiles au peuple, comme tous les fagots, les laines, cotons, sabots, etc., et que l'augmentation du transport les ferait augmenter de prix.

Deuxième question. — *Le prix doit-il être le même pour toute la république, et pourquoi ne l'a-t-on pas varié en raison de la difficulté que les différents lieux présentent ?*

On observe que cette question est absurde.

1° Un roulier traverse quelquefois dans sa route cent districts, trois lieues de l'un, trois lieues de l'autre. Comment, si chaque district avait son prix particulier, établir le prix de toute la route, et quelle difficulté cela n'apporterait-il pas au commerce ?

2° Comment et sur quelles bases établir cette taxation par chaque district ? Ne voit-on pas qu'en temps de guerre surtout les causes concourant à la difficulté du charroi varient à l'infini ?

Une armée qui court du Nord au Midi, qui consomme les fourrages, défonce les chemins, enlève les chevaux, etc., un débordement, une pluie, etc., comment calculer toutes ces causes ? Il faudrait savoir deviner toutes les marches de l'armée, tous les desseins des rassemblements des rebelles ou des ennemis.

Il n'est que l'uniformité du prix qui puisse lever toutes ces difficultés.

Troisième question. — *L'indication de la quotité est-elle bonne ?*

1° On n'a pas pu prendre pour base le prix de 1790. Il se trouve une trop grande disproportion entre les prix de 1790 et ceux de 1793. La différence est du double, du triple, et dès-lors, il n'y a plus de rapport à saisir qui permette de suivre cette base.

La difficulté de se pourvoir d'avoine et de fourrages qui souvent oblige le roulier d'emporter sa provision avec lui, la rareté et le haut prix des chevaux, l'augmentation du prix, de l'entretien des harnais, l'état désastreux des routes,

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.