

---

Décret, présenté par Barrère au nom du comité de salut public,  
fixant les 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. Décret, présenté par Barrère au nom du comité de salut public, fixant les 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. 420-421;

[https://www.persee.fr/doc/arcpa\\_0000-0000\\_1964\\_num\\_85\\_1\\_32487\\_t1\\_0420\\_0000\\_3](https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1964_num_85_1_32487_t1_0420_0000_3)

---

Fichier pdf généré le 15/05/2023

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 barrières, 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 ».

« 4. Le maximum du prix de production ou de fabrication, ainsi qu'il est porté dans les tableaux envoyés 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 deux premières bases cinq pour cent de bénéfice, pour former le maximum du marchand en gros.

« 7. Il sera ajouté (outre les cinq pour cent ci-dessus) (1), dix pour cent 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 district, et leurs récépissés seront reçus comme comptant à la trésorerie nationale.

« V. Les prix des transports des grains et fourrages, déterminés par l'article XV de la troisième section de la loi du 11 septembre, à cinq sols par lieue de poste par la grande route, et six sols pour la traverse demeurent réduits à 4 s. 6d. par lieue de poste par la grande route, et à 5 s. pour la traverse (2).

« VI. Les prix des transports pour les autres denrées et marchandises seront évalués par chaque lieue de poste, grande route, par quintal, poids de marc, quatre sous; et pour les routes de traverse, quatre sols six deniers.

« VII. Les prix de transport pour toutes espèces de denrées et marchandises, seront évalués, par eau, en remontant, deux sols; en descendant, neuf deniers; et par les canaux de navigation, un sol neuf deniers par chaque lieue de poste, en calculant la distance par le nombre de lieues de poste qu'il y a par la route de terre, du lieu du départ à celui d'arrivée.

« VIII. Les agens nationaux des districts désigneront dans le tableau les articles qui, pouvant leur parvenir par eau, ne devront supporter que les frais de transport par cette voie; ils pourront seulement, dans les cas d'impossibilité du transport par eau, y substituer le prix du transport par terre (3).

« IX. Les prix des transports ci-dessus indiqués ne seront point applicables aux bois et

charbons, dont les transports ne se paient pas au quintal.

« Les agens nationaux près les districts des lieux de consommation sont chargés de faire l'évaluation des frais de transport à ajouter aux prix de ces marchandises, et ils prendront pour base de leur évaluation le prix des transports de 1790, auxquels ils ajouteront la moitié en sus (1).

« X. Les lieux d'arrivage, pour (toutes) les marchandises venant de l'étranger, seront regardés comme lieux de fabrication (ou de production) (2).

« XI. Les sels, tabacs et savons étant compris dans les tableaux du maximum, le décret du 29 septembre qui en fixoit le prix, est rapporté (3).

« XII. Le maximum du prix des charbons et des bois à brûler demeure fixé, conformément à la loi du 27 septembre, au vingtième en sus du prix de 1790, auquel il sera ajouté les frais de transport, ainsi qu'il est porté dans les articles précédens, et dix pour cent seulement de bénéfice pour le marchand détaillant.

« XIII. La commission des subsistances et des approvisionnements est autorisée à prendre toutes les mesures nécessaires pour l'exécution du présent décret, dont elle demeurera responsable, et rendra compte au comité de salut public.

« L'insertion au bulletin tiendra lieu de publication » (4).

## 49

Dans le nombre des marins qui fomentèrent à Brest un soulèvement, plusieurs ont été traduits et condamnés à Paris; d'autres ont été retenus dans le Morbihan, et doivent y être jugés. JEAN-BON SAINT-ANDRÉ a pensé qu'il seroit convenable de prendre parmi les juges révolutionnaires de Paris, le président et l'accusateur public du tribunal qui va se former dans le Morbihan. Le comité de salut public a adopté cette idée. Il a fait un choix qui exige un remplacement dans le tribunal révolutionnaire de Paris (5) Le comité propose en conséquence le citoyen Haridouin, dont les renseignemens qu'il a pris, attestent le patriotisme et les talens (6).

« Sur [le] rapport [présenté par BARÈRE, au nom] du comité de salut public, la Convention

(1) Add. de la main de Barère.

(2) Projet: « V. Les frais de transports seront fixés d'après les bases ci-après: Pour les blés, farines et toutes espèces de grains et fourrages, par quintal, poids de marc, pour chaque lieue de poste, grande route: 4 s. 6 d., pour les routes de traverse: 5 s.

Ceux pour taxer les autres denrées et marchandises seront évaluées par chaque lieue de poste, grande route, par quintal, poids de marc: 4 s., pour les routes de traverse: 4 s. 6 d.

Pour toutes espèces de denrées et marchandises par eau, en remontant: 2 s.; en descendant: 9 d.

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. »

Ce texte, remanié par Barère, est devenu celui des art. V, VI, VII du décret.

(3) Art. VI du projet.

(1) Art. VII du projet.

(2) Art. VIII du projet. Add. de la main de Barère, entre ( ).

(3) Les art. XI à XIII sont les art. IX à XI du projet.

(4) P.V., XXXII, 207-210. Minute avec corrections de Barère (C 292, pl. 949, p. 34). Décret n° 8176. Reproduit dans *B<sup>is</sup>*, 6 vent. (suppl.); *Débats*, p. 79-81; *Mon.*, p. 555-56. Les art. V à XIII sont donnés dans *M.U.*, XXXVII, 142-143; *Audit. nat.*, n° 520; *J. Paris*, n° 421; *Ann. patr.*, n° 421; *C. Eg.*, n° 556-557; *Rép.*, n° 67; *C. univ.*, 7 vent.; *Batave*, n° 376; *Mess. soir*, n° 556-557. Extraits ou analyse dans *J. Paris*, n° 422; *J. Lois*, n° 515; *J. Sablier*, n° 1162; *J. Mont.*, n° 104.

(5) Il s'agissait (d'après *J. Sablier*, n° 1161) de remplacer Verteuil (J. Fr. Donze de). Voir F<sup>o</sup> 4775<sup>o</sup>, doss. 2, et F<sup>o</sup> 4775<sup>o</sup>, doss. 4.

(6) *Débats*, n° 523, p. 81. *C. Eg.*, n° 556.