

8820
ADRESSE

ACQ. 42.644

BENNEQUIN

ET

RÉCLAMATIONS

POUR LES MARCHANDS DE BOIS

*Faisant l'approvisionnement de Paris,
sur les Rivières d'Yonne, Benyron,
Cure, Armançon et Ruisseaux y
affluans,*

A LA CONVENTION NATIONALE.

LÉGISLATEURS,

Les deux besoins de la première et de
la plus urgente nécessité sont les *Comes-*
tibles et le *Chauffage*; mais ce dernier
l'emporte encore sur les autres, puisque,

67
3

3330

sans le secours du feu, la plupart des comestibles deviendroient inutiles, ou tout au moins d'un usage absolument impraticable.

Cette vérité démontrée par le fait même, prouve donc évidemment l'importance du service de l'approvisionnement des Bois destinés à l'usage de la ville de Paris. Le cruel hiver que la France vient d'éprouver, et la disette presque absolue de Bois dans Paris, pendant sa durée, démontrent donc l'indispensable nécessité d'employer le plus promptement possible les mesures convenables pour assurer l'approvisionnement de l'hiver prochain.

Le Public a pu croire, et sans doute a cru, que cette pénurie ne provenoit que des spéculations intéressées des Marchands de bois, pour donner à cette denrée une valeur plus considérable, et à leurs bénéfices une mesure plus étendue; mais comme la disette absolue de cette marchandise menace la ville de Paris pour le prochain hiver, et que les mêmes soupçons pourroient se propager avec d'autant plus de faveur qu'ils serviroient à couvrir les erreurs où l'on peut induire l'administration chargée de l'approvisionnement, nous devons à notre honneur personnel, à notre intérêt particulier, et bien plus encore aux habitans de Paris,

de leur faire connoître les causes de la disette passée, celles de la disette future, ainsi que les efforts et les sacrifices que nous avons faits pour empêcher l'une et l'autre ; nous donnerons ensuite les moyens de prévenir, pendant qu'il en est temps encore, la privation absolue dont Paris est menacé ; et lorsque nous aurons mis sous les yeux de la Convention, et la cause du mal, et les moyens d'en arrêter les suites, nous serons au moins à l'abri du soupçon et du reproche.

Lorsque Paris a vu et voit encore vendre dans son enceinte le bois jusques à 400 liv. et au-dessus, il a pu, comme nous l'avons déjà dit, croire que les Marchands se coalisoient pour entretenir la disette et provoquer le surhaussement excessif de cette marchandise ; mais nous osons dire affirmativement qu'aucun Marchand n'a livré, dans Paris, de bois au-dessus du prix légal, prix à la vérité que les circonstances ont augmenté, mais qui diffère au moins de cinq à six huitièmes du prix auquel on a vu vendre le bois dans la ville.

La presque totalité de bois a été mise en réquisition, soit pour les Boulangers, soit pour les Ateliers, soit pour les différens Bureaux, et ce bois a constamment été livré au prix fixé par l'Administration ;

mais il s'est commis des abus intolérables, et l'on a vu les mêmes bois qui s'exploitoient à Boulogne et à Vincennes, pour l'usage seul des Sections de Paris, détournés de leur destination réelle, se vendre publiquement 3 et 400 liv. dans Paris, lorsqu'ils devoient être livrés à 40 liv. aux habitans, rendus chez eux; mais ce monopole exécrable ne peut en aucune manière être imputé aux Marchands de bois qui ont, au contraire, éprouvé des pertes énormes dont on verra la cause dans un instant, et qui ont fait tous les sacrifices dépendans de leur pouvoir, pour sauver Paris de la disette.

Nous allons maintenant faire connoître, et les causes réelles du renchérissement du bois, et celles du retard des arrivages, ainsi que les abus de tout genre qui existent, et présenter de suite les moyens de remédier à tant d'inconvéniens.

Causes du Renchérissement.

La première cause, et la plus naturelle, procède de l'augmentation considérable, et relative aux circonstances, du prix des bois dans les forêts, de la part des Propriétaires, et de la part du Gouvernement lui-même sur la vente des bois nationaux.

La seconde procède de l'énorme augmentation du prix de la main-d'œuvre, tant pour l'exploitation que pour le transport des bois dans les différens ports flottables où ils doivent s'expédier pour Paris. L'on verra, par le tableau joint à cette adresse, que ces frais qui, en 1789, ne coûtoient que 15 liv. 12 sols par corde, ont coûté 35 liv. 7 s. en 1794, et coûteront cette année 120 liv. ; à quoi il faut ajouter que le transport par trains qui, en 1789, coûtoit 4 liv. 10 s. et 6 liv. en 1794, coûte aujourd'hui 30 liv. ce qui porte les frais de la corde à 120 liv. , de sorte que les frais de la voie, qui n'étoient en 1789 que de 6 liv. 4 s. 10 d. , sont aujourd'hui de 48 liv. ; à quoi il faut ajouter et le prix du bois et le bénéfice du Commerce.

Causes préjudiciables aux Arrivages.

Maintenant les causes qui nuisent à l'expédition des bois et à la célérité des arrivages, sont de différentes natures.

La première, et la plus essentielle, est le défaut absolu de bras et des ouvriers nécessaires à cette exploitation, écartés par la disette absolue, parce qu'aucun salaire ne peut engager à travailler des hommes qui ne savent où trouver leur subsistance.

Cette considération impérieuse fait nécessairement désertir les ateliers et les ports, et refluer vers les cultivateurs ou fermiers, les hommes habitués au travail des forêts.

La seconde, est le défaut d'entretien et de réparations des rivières et ruisseaux navigables servant au transport des bois. Il est constant que les rivières sont des routes publiques indiquées par la nature pour l'usage des voyageurs et du commerce ; conséquemment elles doivent être assimilées aux grands chemins dont l'entretien et les réparations sont à la charge du Gouvernement.

Jusqu'à présent les Marchands ont fait entretenir les rivières dont il s'agit, mais ces frais ne peuvent régulièrement être pris sur ceux qui font l'approvisionnement de Paris, parce que les mêmes ne font pas chaque année transporter leurs bois par les mêmes rivières, et que cela dépend de la situation des forêts où ils font exploiter ; de sorte que ces réparations ne sont jamais suffisantes, et que, si elles étoient à la charge du commerce, il faudroit nécessairement, chaque année, faire supporter au prix du bois une augmentation proportionnelle que l'on considéreroit comme arbitraire ; d'ailleurs les Marchands de bois ne pourroient légitimement

supporter seuls l'entretien de rivières qui servent à tout autre usage qu'au flottage des bois.

Il est de notoriété publique, malgré qu'on ait dit que le dégel de cette année n'avoit entraîné aucun dommage, qu'au contraire il a été très-désastreux, et par la perte des trains, et par les dégradations des rivières; il est donc absolument urgent de s'occuper des réparations.

Mais il est encore une autre cause non moins désastreuse à prévenir pour la suite. Nombre de propriétaires *riverains* possèdent des terrains souvent plus bas que le niveau des rivières, et que rien ne garantit du ravage des eaux : dans les temps de crues considérables, ou lorsqu'il survient des gonflemens occasionnés par l'affluence des bois flottans à bois perdu, ces mêmes bois sont entraînés dans les bas-fonds, d'où il faut les retirer, et y causent un dégât inévitable, ce qui, en retardant leur marche, occasionne encore des pertes et des faux-frais considérables aux Marchands. Mais il est un inconvénient plus révoltant encore, c'est que les propriétaires riverains font retomber sur les Marchands seuls les dégâts qu'ils ont éprouvés dans ces occasions, et qui ne sont que l'effet ou de la *force majeure*, ou de l'insouciance et de la négligence des

propriétaires eux-mêmes ; d'où résultent toujours des procès aussi désagréables qu'injustes entre les propriétaires riverains et les Marchands, inconvénient auquel il est aussi très-urgent de remédier.

Abus nuisibles au Commerce des Bois.

Deux abus considérables nuisent encore à l'approvisionnement de Paris et à l'arrivage des bois dans les chantiers de cette ville.

Le premier consiste dans les droits de péage que les fermiers, ou propriétaires des usines établies sur les rivières et ruisseaux servant au flottage des bois, exigent arbitrairement aujourd'hui pour l'ouverture des vannes et gautiers placés dans ces usines ; ouverture que souvent les propriétaires ou fermiers font attendre à leur gré pour composer sur le péage, ce qui retarde d'autant l'arrivage et expose le sort des bois à tous les événemens qu'une plus prompte expédition auroit prévenus.

Mais une observation simple doit nécessairement opérer la suppression d'un semblable abus. Personne n'a le droit d'interrompre ou de détourner le cours des eaux, qui, de leur nature, sont une propriété publique, et lorsque le Gouvernement a permis l'établissement de moulins

ou d'usines quelconques sur des rivières ou ruisseaux, il n'a eu pour objet que d'utiliser de plus en plus cet élément, et non d'en restreindre l'usage à quelques particuliers privilégiés.

D'après ce principe incontestable, il est évident que quiconque a obtenu l'avantage d'établir une usine sur quelque rivière ou ruisseau, doit nécessairement accorder le libre passage à tout transport et supporter gratuitement cette charge, en raison des bénéfices gratuits qu'il retire de l'usage des eaux que le Gouvernement lui a concédé. C'est donc une exaction que de prétendre un péage sur un terrain dont on n'est pas propriétaire, et c'est une entrave criminelle envers le commerce que d'en arrêter arbitrairement le cours et l'utilité.

Le second abus également préjudiciable à l'approvisionnement de Paris, est le vol journalier qui se commet dans le cours du flottage des bois, depuis leur départ à *bois perdu*, jusqu'à leur arrivage aux ports navigables. L'on sait que les bois destinés à former les *trains* pour Paris, sont d'abord abandonnés au cours de l'eau pour arriver à l'un des ports où ils doivent être tirés, triés, ou *triqués*, et mis en état. Les bois ainsi livrés à l'eau, voyagent jusqu'à leur destination sur la *foi publique*, et le moindre

morceau qui se détourne est un véritable vol de grand chemin. Or, ce délit est précisément un de ceux qui se commettent le plus fréquemment de la part des metteurs et des riverains, et sur-tout dans les temps où la denrée est plus chère ou plus rare, ce qui, non seulement fait éprouver au Marchand une perte très-sensible, mais encore diminue la ressource du consommateur; il faut donc une loi positive et rigoureuse pour punir et prévenir tout à la fois un délit aussi contraire au bon ordre qu'à la justice, puisqu'il est une violation formelle de la propriété.

De tout ce qui précède, il résulte qu'il faut remédier le plus promptement possible aux abus et aux inconvéniens qui nuisent impérieusement à l'approvisionnement des bois dans les chantiers de Paris; les mesures à employer sont même tellement urgentes en ce moment, que nous sommes en état de livrer environ 500,000 voies de bois, ce qui forme à peu près les cinq sixièmes de l'approvisionnement ordinaire, et nous observons que, si cet approvisionnement n'a pas lieu, c'est une perte cruelle pour Paris et un tort irréparable pour les Marchands, dont les bois dépérissent et seront dilapidés sans qu'il soit possible de l'empêcher.

Moyens d'opérer la réduction du prix des bois.

Le vrai , le seul moyen même de remédier à la cherté du bois , est d'en provoquer l'abondance par la réduction du prix des mains-d'œuvre , et non de fixer un *maximum* qui discordé avec le prix des denrées de tout genre , et sur-tout avec celui du pain , qui est la boussole ordinaire du prix de toutes les denrées.

Le moyen de réduire la main-d'œuvre est d'approvisionner de bleds ou de farines les lieux où se fait l'exploitation des bois , tels que les communes de *Clameci* , *Coulanges-sur-Yonne* et *Vermanton* , parce qu'alors l'ouvrier , sûr de trouver sa subsistance à un prix modéré , ne peut plus exiger le salaire exorbitant auquel il seroit en droit de prétendre aujourd'hui ; mais il faut avoir encore la précaution de distribuer aussi des farines le long des rivières par où les bois doivent s'expédier , afin que les conducteurs des trains soient de même assurés de leur subsistance pendant leur route.

Il est également essentiel de pourvoir à la rareté des chevaux et des bœufs , ainsi qu'aux fourrages nécessaires à leur subsistance , pour faciliter le transport des *menus bois* vulgairement appelés *étouffes* ,

tels que les perches , rouettes et chantiers , sans lesquels on ne peut former ni expédier les trains ; et nous observons que la disette de ces animaux a été l'une des causes , et de l'augmentation des frais , et du retard des arrivages ; il est donc bien essentiel de prévenir cet inconvénient , comme nous allons le dire plus bas.

Moyens d'accélérer les Arrivages.

Nous venons de dire que le défaut de subsistances étoit un des motifs du renchérissement des bois ; nous ajouterons que c'est aussi l'un de ceux du retard des arrivages ; mais nous estimons qu'un approvisionnement d'environ 6000 sacs de farine peut suffire pour le temps de la campagne et pour lever tous les obstacles.

A l'égard de la voie des réquisitions vis-à-vis des ouvriers , elle seroit vexatoire et impraticable , et nous devons convenir ici que , sans le défaut de subsistances , nous n'aurions jamais manqué de bras.

La disette de bœufs , de chevaux et de fourrages , est également un motif de retard des expéditions , et conséquemment des arrivages ; mais il n'est que deux moyens de parer à cet inconvénient : ou que l'administration des charrois fournisse les animaux de trait nécessaires à l'expédition des bois , ou que la convention supprime

la multitude de foires qui se sont établies par tout depuis très-peu de temps ; or , voici le motif de cette suppression.

Depuis l'établissement arbitraire des nouvelles foires , précédemment restreintes par des loix sages et fondées sur l'expérience , les fermiers , laboureurs et voituriers , qui d'habitude se chargeoient du transport des bois et des *étouffes* nécessaires à la confection des trains , ont abandonné ce genre de travail , qui leur a sans doute paru moins lucratif , et se sont livrés au commerce de leurs bestiaux , de sorte qu'il s'est établi sur ce commerce une espèce d'agiot dans lequel ils trouvent des bénéfices considérables ; mais l'intérêt public en souffre un dommage irréparable , et non-seulement l'approvisionnement de Paris , mais l'agriculture elle-même sont négligés d'une manière trop effrayante pour ne pas fixer l'attention des Législateurs ; c'est donc à leur sagesse de choisir entre les deux moyens que nous proposons.

Il est encore d'une égale urgence que les réparations à faire le long des rivières servant au flottage soient promptement faites , pour que l'arrivée des bois n'éprouve ni retard ni accident.

Il est enfin indispensable de rendre une loi qui oblige les propriétaires riverains qui possèdent des bas-fonds sur le bord des

rivières ou ruisseaux , de se garantir par des digues ou palissades assez fortes pour résister au courant des eaux dans les cas de crues ou d'inondations , et de décharger les Marchands de bois de toute demande en indemnités des dommages causés par les bois , dans les cas d'inondation ou de gonflemens occasionnés par l'affluence des bois , comme n'étant que l'effet irrésistible de la force majeure.

Moyens de remédier aux abus qui nuisent au commerce des Bois.

Nous avons exposé l'exaction abusive des péages *arbitraires* que se permettoient les propriétaires des usines et moulins sur les rivières servant au flottage des bois , ainsi que leur refus ou leur retard d'ouvrir les vannes et gautiers pour faciliter le passage des trains. Nous avons démontré l'irrégularité d'une pareille exaction de la part de ces propriétaires , dont les établissemens ne sont réellement qu'un acte de tolérance, et qui , par cette raison , ne peuvent ni ne doivent interrompre le cours de la navigation.

Des loix anciennes leur avoient accordé le droit d'un péage modique , qu'ils ont ensuite étendu à leur gré ; mais ce droit contrarioit évidemment la loi de la nature ,

qui rend commun à tous les hommes l'usage des eaux courantes et des rivières; conséquemment il faut, ou que les propriétaires d'usines accordent le passage libre et gratuit, ou il faut qu'ils abandonnent les établissemens qu'ils ne doivent qu'à la tolérance politique du Gouvernement qui ne leur a concédé l'usage des eaux que pour l'utilité publique, et sauf le droit commun de tous. Dès-lors, il faut une loi positive qui abolisse tout péage exigé de la part des propriétaires ou fermiers des usines établies sur les rivières et ruisseaux servant au flottage des bois.

Nous avons également exposé les abus du pillage que les riverains se permettoient sur les bois abandonnés à la foi publique jusques aux ports flottables, pillage auquel il est instant d'opposer une loi répressive. Ci-devant, il existoit des Commis assermentés, chargés de veiller aux dilapidations qui pouvoient se commettre, et d'en constater l'existence par des recherches faites en vertu de l'ordonnance de justice, chez les particuliers soupçonnés d'avoir volé des bois; maintenant il faut une ordonnance des municipalités où le délit s'est commis, et l'assistance d'un officier municipal, et l'on conçoit que dans un village où tout le monde est à peu-près *parent* ou *ami*, l'on ne doit jamais trouver

de coupables , de sorte que l'impunité devient aussi constante que le délit.

Le seul moyen de remédier à un abus aussi préjudiciable aux consommateurs qu'aux marchands eux-mêmes , et qui exige la plus prompte justice , est de rendre une loi qui : 1°. assujettisse les riverains des rivières et ruisseaux servant au flottage jusqu'aux ports d'où s'expédient les trains , de n'avoir et de n'user chez eux que du bois de *deux* et de *quatre* pieds de longueur , afin qu'ils ne puissent point dénaturer les bois volés en coupant le bout qui porte la marque du Marchand. 2°. Qui rétablisse des Commis visiteurs assermentés aux tribunaux qui seront juges des délits , lesquels seront autorisés à faire des recherches chez les riverains suspects de la dilapidation des bois. 3°. Qui attribue la connoissance de ces délits aux tribunaux des districts de *Clameci* , *Chinon* , *Avalon* et *Auxerre* , pour les juger *sommairement* à l'instar des ci-devant *subdélégations* , et prononcer tant sur ces délits que sur les contestations d'entre les Marchands , relatives à leur commerce respectif. A défaut du moyen proposé , il ne reste d'autre parti , pour obvier aux dilapidations journalières , que de prononcer contre les coupables qui seront à l'avenir convaincus , une peine

très-grave, telle que celle de 20 années de chaîne.

Telles sont, Législateurs, les représentations et les réclamations que l'intérêt public, ainsi que le nôtre personnel, nous forcent de soumettre à vos lumières, et dont le résultat est d'obtenir de votre justice :

1°. L'ordre le plus pressant d'approvisionner de 6000 sacs de farine les lieux où se fait l'exploitation des bois pour la provision de Paris, et les communes situées le long des rivières que ces bois ont à parcourir depuis les ports jusqu'à Paris, ce qui, en diminuant le prix des mains-d'œuvre, opérera nécessairement le prix des marchandises.

2°. D'assigner un nombre déterminé de bœufs et de chevaux qui seront fournis par la commission des charrois, avec une quantité suffisante de fourrages, pour le transport des étoffes nécessaires à l'expédition des bois, afin d'en accélérer les arrivages pendant le temps utile, ou de supprimer toutes les foires de bestiaux, récemment établies dans les départemens où se fait l'expédition des bois pour la provision de Paris.

3°. L'ordre de la plus prompte réparation des rivières et ruisseaux servant au flottage.



4°. Une loi qui oblige les riverains propriétaires de bas-fonds de se garantir pour éviter le coulage des bois sur ces terrains, lors des inondations ou gonflemens, et prévenir les dommages et répétitions qui en résultent, et qui décharge les Marchands de toute demande à cet égard.

5°. Une autre loi qui abolisse toute espèce de *péage* exigé par les propriétaires et fermiers des moulins et usines établies sur les rivières et ruisseaux servant au flottage des bois, qui les oblige d'ouvrir les vannes et gautiers à toutes réquisitions, pour le passage des bois ou de toute autre marchandise.

6°. Enfin, une dernière loi portant rétablissement des Commis visiteurs *assermentés*, pour faire les recherches chez les riverains ou meuniers suspectés de vol de bois, et en dresser procès verbal, avec attribution aux tribunaux des districts de *Clamecy, Chinon, Avalon et Auxerre*, pour statuer sommairement, et sans appel, sur les délits dont il s'agit, et sur les contestations d'entre les Marchands de bois, relatives à leur commerce respectif, et injonction aux meuniers et habitans des communes qui avoisinent les rivières et ruisseaux servant au flottage des bois, jusques aux ports d'où les trains s'expédient, de n'user que des bois coupés à

la mesure de deux et quatre pieds , pour empêcher la dilapidation des bois , et faciliter la preuve des délits ; si mieux n'aime toutefois la Convention prononcer contre les dilapidateurs qui seront convaincus , la peine de *vingt années* de chaîne.

En terminant ces réclamations , Législateurs , nous ne devons pas omettre de rendre au Représentant *Jourdan* , en mission dans notre département , la justice due à ses soins et à la vigilance qu'il n'a cessé d'apporter pour concourir au succès de nos demandes ; mais en même-temps nous avons jugé que , sans le secours des loix répressives et coactives , son zèle et sa bonne volonté deviendroient impuissans ; et l'urgence des circonstances est telle que nous aurions craint nous-mêmes d'être suspectés d'insouciance , et peut-être de malveillance , si nous ne nous étions hâtés de porter à vos pieds ces justes et pressantes réclamations.

Paris , ce 18 floréal , l'an troisième de l'ère républicaine.

Signé, MARANCOURT, Fondé de pouvoirs
des Intéressés au commerce des Bois
flottés pour l'approvisionnement de
Paris.

Marancourt

**TABLEAU comparatif des prix d'exploitation
et transport des Bois, en 1789, 1794 et 1795.**

	ANNÉES		
	1789.	1794.	1795.
La coupe d'une corde, prix moyen	1 ^l 10 ^s	5 ^l " 3	25 ^l " "
Les premiers martelages	1	3	" 15
La voiture sur les ruisseaux, taux moyen	6 " "	15 " "	30 " "
L'empilage du port	3	10	15
Le second martelage	1	3	10
Les jettages dans les ruisseaux et l'approchage	4	1 " "	5 " "
Les occupations des ports, et dommages des voituriers	5	15	3 " "
L'écoulage pour arriver sur les ports flottables	2 5	4 " "	8 " "
Les tirages, tricages et mises en état	13	1 1	12 " "
Les réparations des ruisseaux et rivières, frais de commis et de gardes	10	1 15	5 " "
Transports des trains jusques à Paris	4 " "	6 " "	30 " "
	15 ^l 12 ^s	35 ^l 7 ^s	120 ^l " "

