



H. CHADINAT  
Librairie Américaine et Coloniale  
17, rue des Grands-Augustins  
Paris

A. 130



John Carter Brown  
Library  
Brown University

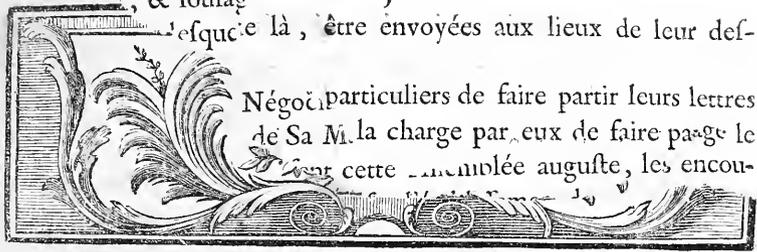




331

2

, & foulag  
esque là , être envoyées aux lieux de leur des-



Mars 1787

# MEMOIRE

## POUR LES NÉGOCIANS DE LA PROVINCE DE GUIENNE,

*SUR l'établissement des Paquebots & sur la Taxe  
des Lettres , fixée par l'Arrêt du Conseil , du  
20 décembre 1786 , qui n'a été connu à Bordeaux  
que le 10 mars 1787.*

**L**E commerce (a dit un grand homme) est la feve d'un État. C'est cette grande vérité, cette vérité que nul patriote ne peut ni ne doit méconnoître, qui oblige les Négocians de la province de Guienne à faire leurs représentations sur le nouvel impôt dont le commerce du royaume est menacé.

Le commerce maritime de France est devenu, depuis trente années, si important, que l'on peut avancer, sans crainte d'être contredit, qu'il est le soutien de l'État, la source de ses richesses,

A

Me. G \* DUBOIS \*

commerce,  
e, a dû son ac-  
les loix & dans l'ad-  
e pourroit que lan-

Ce commerce, qui autrefois servit de ressource dans les calamités publiques, qui forma, pour la patrie, des Matelots, classe d'hommes inappréciable pour une Puissance maritime, & ramassa des trésors, sans lesquels les Matelots sont inutiles; ce commerce, qui alimente & vivifie les entreprises de l'État, & lui prépare en paix des moyens pour se faire respecter de ses rivaux; ce commerce enfin, sans lequel tout autre est précaire ou borné, ou ruineux, est cependant à deux doigts de sa perte.

L'établissement des paquebots pour les isles de France & de Bourbon, & les Antilles du Vent & sous le Vent, déterminé par les arrêts & réglemens du 14 décembre 1786, celui d'une taxe sur les lettres allant ou venant des Colonies, fixé par l'arrêt du 20 du même mois, excitent les réclamations de tous les habitans de la province de Guienne. Magistrats, Laboureurs, Négocians, Citoyens, Marchands, Ouvriers, Matelots, &c. tous indistinctement n'ont qu'un vœu pour la cause commune; chacun en particulier, & tous en général, sont menacés d'un fléau, qui, s'il ne devient absolument destructeur, sera du moins toujours accablant & pour eux & pour l'État.

*Si veut le bonheur du peuple, si veut le Roi.* Ces paroles, à jamais mémorables, dignes du cœur paternel qui les dicta, prononcées par la bouche d'un grand Ministre, doivent sans doute rassurer le peuple français, déjà vivement alarmé des maux innombrables qui résulteront de l'exécution des arrêts des 14 & 20 décembre 1786, & de leurs suites désastreuses.

Délivrer le commerce des entraves qui, en général, gênent fa

circulation, & soulage  
des objets sur lesquels, être envoyées aux lieux de leur des-  
son attention.

La confiance des Négocians particuliers de faire partir leurs lettres  
les vues bienfaisantes de Sa M. la charge par eux de faire passer le  
des Membres qui composent cette Assemblée auguste, les encourage  
à présenter leurs réflexions sur l'établissement de ces paquebots  
& sur l'impôt qu'ils entraînent.

Les arrêts & réglemens du Conseil, des 14 & 20 décembre  
1786, semblent fournir eux-mêmes, au commerce, des moyens  
solides de réclamation.

Le préambule de l'arrêt du 14 décembre, dit, d'une manière  
expresse, que Sa Majesté entend que cet établissement ne puisse  
être nuisible aux opérations du Négociant.

L'article I<sup>er</sup>. dudit arrêt fixe les ports de Bordeaux & du Havre  
pour l'armement de ces paquebots, & les époques auxquelles ils  
devront partir.

L'article II traite des Officiers pour lesdits paquebots, & en  
regle la discipline.

L'article III charge le sieur *Lecoulteux de Lanoraye* de l'admini-  
stration de ces paquebots.

L'article IV prépare à deux nouveaux arrêts, l'un relatif à la  
police intérieure desdits paquebots, & l'autre au service des  
lettres.

L'article V en ordonne l'exécution, & déroge à tout autre  
contraire.

Le réglement du 14 décembre, en interprétant l'arrêt dudit  
jour, fixe, sçavoir :

L'article I<sup>er</sup>., le tarif du prix de frêt des marchandises & du  
passage des passagers.

L'article II, la route que devront tenir les paquebots.

devront être remises

paquebots destinés pour

La France & les Colonies pour les États-Unis de l'Amérique septentrionale.

L'article VI, l'ordre à suivre dans le cas de retard d'arrivée au lieu de la destination.

Les articles VII, VIII, IX, X, XI & XII, la police à suivre pour les passagers & les marchandises à frêt.

L'article XIII, les obligations des Capitaines.

L'article XIV, la direction des paquebots dans les ports du Havre & de Bordeaux.

L'article XV concerne les Gouverneurs-Généraux & Administrateurs des Colonies.

L'article XVI contient des défenses aux Capitaines de ces paquebots de se charger de lettres & paquets, & de faire le commerce, & les peines qu'ils encourent.

L'article XVII ordonne l'exécution dudit arrêt, & déroge à tout autre contraire.

L'arrêt du Conseil, du 20 décembre 1786, affiché à Bordeaux le 10 mars 1787 seulement, plus expressif que les précédens, traite, sçavoir :

Le préambule, de la nécessité d'établir une correspondance entre la France & les Colonies.

L'article I<sup>er</sup>, de l'assujettissement des lettres au paiement du droit fixé par ledit arrêt.

L'article II assimile les lettres allant ou venant des Colonies, au tarif de 1759.

L'article III ordonne que les lettres allant aux Colonies, ou en revenant, seront d'abord remises aux bureaux du Havre & de Bordeaux,

5

Bordeaux ; pour , de là , être envoyées aux lieux de leur destination.

L'article IV permet aux particuliers de faire partir leurs lettres par les navires marchands , à la charge par eux de faire payer le port fixé par le tarif.

L'article V accorde aux Capitaines des navires marchands , le port *gratis* de leurs propres lettres ou de celles de leurs Armateurs , jusqu'à la concurrence du poids de *vingt onces seulement* , & les oblige à remettre ce paquet aux Directeurs des Bureaux , pour être renfermé dans la malle dont il fera chargé , & lui être rendu par le Directeur du Bureau du lieu de sa destination , & fixe la rétribution accordée à ces Capitaines , pour le port de la malle , à 15 sols par livre pesant.

L'article VI prononce la punition des Capitaines qui seront chargés de quelques lettres particulières.

L'article VII ordonne que le port des gazettes & papiers publics , sera payé double de ce qu'il est aujourd'hui.

L'article VIII permet aux Administrateurs des Postes d'établir des Employés dans les Colonies.

Le tarif annexé audit arrêt fixe le port de la lettre simple jusqu'au poids d'une once , à vingt sols , & ordonne que tout ce qui sera au-dessus d'une once , paiera dix sols pour chaque once en sus de la première.

Voilà l'esprit de ces arrêts & réglemens. Nous les avons déduits par ordre ; détaillons maintenant les maux qui résulteront infailliblement de leur exécution ; & sans nous écarter des principes que nous avons établis , n'oublions pas que nous sommes Français & Patriotes.

Avant d'entrer dans l'analyse que nous nous proposons , il est essentiel de faire connoître la situation locale des Ports du Havre & de Bordeaux.

Le Havre est situé par les deux degrés quatorze minutes de longitude, méridien de Paris ; & par les quarante-neuf degrés trente-trois minutes de latitude , à l'embouchure de la Seine , qui coule dans cette partie , du nord , nord - ouest , au sud , sud - est.

Bordeaux est situé par les trois degrés trente-trois minutes de longitude , méridien de Paris ; & par les quarante - cinq degrés trente-cinq minutes de latitude , à l'embouchure de la Gironde , qui coule dans cette partie nord - est & sud - ouest. L'entrée de cette riviere est entourée d'écueils si dangereux , que les bâtimens sont forcés , presque toujours en hiver , de se réfugier dans les Pertuis.

Nous trouverons dans ces situations , de nouveaux moyens pour prouver les malheurs qui peuvent être occasionnés par l'établissement des paquebots , & l'impôt qu'ils ont déterminé.

Il est de fait , & personne sans doute ne s'élèvera pour le contester , que depuis l'origine du commerce d'outre-mer , jusqu'à ce jour , la correspondance n'a jamais souffert le moindre inconvénient. Etablie par l'union intime du commerce ; cimentée par cette confiance réciproque , ame invisible de ce corps précieux ; soutenue par la vigilance des Capitaines , elle n'a jamais éprouvé la moindre altération. Jamais , non jamais , personne ne s'est plaint de la violation du dépôt des lettres , & tous les particuliers quelconques ont reçu les leurs , sans pas un déficit. Cette maniere de correspondre n'étoit ni greveuse , ni désagréable au commerce ou aux autres classes. Les Postes maritimes établies pour le bien public se chargeoient du soin de les remettre ou les faire circuler ; & deux sols pour chacune de celles qui étoient destinées pour les lieux de l'atterrissement du vaisseau , étoient la seule rétribution que l'on exigeoit ; rétribution que le commerce s'étoit volontairement imposée lui-même , pour son

propre avantage , & le soutien de cet établissement utile.

Six paquebots pour les Colonies sont fixés au Havre , & six à Bordeaux. Ce nombre est-il suffisant ou non ? Est-il nécessaire ou nuisible ? C'est ce que nous allons discuter.

Le nombre de douze paquebots , est-il , avons-nous dit , suffisant ou non ? L'article IV de l'arrêt du 20 décembre 1786 , en permettant aux Capitaines des navires marchands , de prendre des lettres , prouve assez le contraire , sans qu'il soit besoin de le développer ici.

Les paquebots sont-ils nécessaires ou nuisibles ? Cette question peut & doit même être considérée sous deux points de vue bien différens. Dans le premier , on doit envisager ces paquebots nécessaires à l'Etat , quant à lui ; Il sembloit même que c'ést dû être là l'unique cause de leur création. Nous disons nécessaires à l'Etat , quant à lui. Ils le seroient en effet , s'ils avoient pour objet d'exercer & tenir en haleine les Officiers de la Marine royale , & former des Matelots. Si chacun de ces paquebots étoit monté de dix Officiers supérieurs ou subalternes , de vingt à vingt-cinq bons Matelots , & de quarante à cinquante novices qu'on formeroit à la manœuvre , & qui , une fois instruits , seroient renvoyés pour faire place à d'autres , alors , & successivement d'année en année , l'Etat élèveroit des Matelots , classé de sujets d'un prix inestimable pour un peuple qui veut avoir une marine respectable. Voilà l'utilité des paquebots , la seule qui se présente , & la seule qu'on auroit droit d'en attendre.

Dans le second point de vue , on doit envisager les paquebots comme onéreux à toutes les parties de l'Etat , autres que la marine. Il suffit pour s'en convaincre , de suivre par ordre les articles des arrêts & réglemens susdatés ; & c'est ce que nous allons faire.

Douze paquebots doivent partir de France pour les Colonies ,

un chaque premier du mois. Ils doivent emporter avec eux les lettres pour ces parties du Monde. Ils toucheront d'abord à Saint-Pierre de la Martinique, où ils séjourneront cinq jours; de là ils passeront à la Guadeloupe, où ils demeureront trois jours; & enfin ils feront voile pour le Cap Français à Saint-Domingue, où ils resteront un mois ou deux, suivant l'époque de leur arrivée, & feront ensuite leur retour. Ne perdons pas de vue cette maniere de procéder.

Un paquebot partira du port de Bordeaux le premier avril 1787. Il aura à son bord les lettres pour la Martinique, la Guadeloupe, le Cap, Saint-Marc, le Port-au-Prince, & toute la bande du sud de Saint-Domingue; le paquebot prendra, à son retour du Cap en Europe, les lettres qui se trouveront accaparées pour elle, lesquelles paieront vingt sols de port par lettre simple, dix sols par once en sus de la première once; lorsque le paquebot atterrira à Bordeaux ou au Havre; & dans le cas de relâche, il fera en outre perçu un droit, suivant le tarif de 1759.

D'après ce mode, qui portera les lettres des Isles du Vent pour le Royaume? Le paquebot les prendra-t-il à son passage ou non?

Le prix du port des lettres, fixé par le tarif de 1786, deviendra nécessairement un impôt greveux, onéreux à l'Etat & aux sujets; & cet impôt, franchissant les bornes qui lui sont prescrites, forcera bientôt les Négocians à abandonner le commerce, soit par les pertes qu'ils éprouveront, soit par son insupportabilité.

Cette perception sur les lettres & paquets des Colonies, ou pour elles, qui semble ne présenter, au premier aspect, qu'un droit modique; ou qu'une somme peu conséquente, prélevée annuellement sur le commerce, va former cependant une rétri-  
bution

9

bution de plus de trois millions chaque année à la charge du peuple.

La permission accordée aux particuliers de faire partir leurs lettres par tel navire qu'ils jugeront à propos, & l'obligation imposée au Capitaine marchand de servir de brouettier à l'Adjudicataire du privilege, moyennant une somme de 15 sols par livre pesant, méritent aussi d'être examinées.

Ces sept chefs de considération seront les seuls sur lesquels porteront toutes les observations des Négocians de la province de Guienne. Ils leur fournissent assez de moyens pour démontrer évidemment les conséquences sinistres qui résulteront de cet établissement. Ils vont donc les suivre par ordre ; & dépouillés de toute exagération, comme de tout esprit de parti, ils n'écouteront & ne diront que la vérité, & toutes leurs vues se porteront au bien général.

« Libérer le commerce des différentes entraves qui en gênent la circulation ; soulager, autant que les circonstances le permettent, la partie la plus indigente des sujets », ce sont là les vues bienfaisantes de Sa Majesté. Il l'a annoncé à une auguste Assemblée, & nous pouvons avec confiance en invoquer les secours, en dévoilant de la manière la plus respectueuse, les effets que peut produire la perception de l'impôt fixé par l'arrêt du 20 décembre 1786.

Nous avons réduit nos réflexions à sept chefs principaux. Parcourons-les successivement.

## PREMIER CHEF.

*Douze Paquebots à partir de Bordeaux & du Havre pour les Antilles du Vent & sous le Vent, sont insuffisans.*

Cela est prouvé par l'article 4 de l'arrêt du 20 décembre, qui a reconnu la nécessité de faire porter les lettres par les navires marchands; ainsi il seroit inutile de le répéter.

## DEUXIEME CHEF.

*La route fixée pour les Paquebots ne peut devenir que ruineuse au commerce en général.*

Un paquebot partira de Bordeaux le 1<sup>er</sup>. avril 1787 (avons-nous déjà dit); il emportera les lettres pour les Isles du Vent & sous le Vent; il atterrira à Saint-Pierre de la Martinique, où il demeurera cinq jours; il en partira le sixieme, pour se rendre à la Guadeloupe, où il ne pourra aborder; la tempête l'affaillira & le contraindra d'arriver vent arriere, & de faire route pour Saint-Domingue, emportant avec lui les dépêches pour la Pointe-à-Pitre, la Basse-Terre, le Port-Louis, & enfin pour toutes ces Isles. Habitans de cette Colonie, voilà une foible partie des maux qui vous sont préparés, & ces lettres qui contiendront peut-être votre fortune & votre honneur, demeureront des années entieres à vous parvenir!

Arrivé à Saint-Domingue, le Capitaine de ces paquebots remettra au Commis des Postes la malle dont il fera chargé. Les lettres pour les Cayes-Saint-Louis, Saint-Marc & le Port-au-

Prince, seront envoyées à leur destination, & le port, qui n'est aujourd'hui que de trente sols, argent de la Colonie, sera porté à six livres de cette monnoie; sçavoir, le port de Paris à Bordeaux, suivant le tarif de 1759, 20 sols argent de France, qui font, argent de l'Amérique, 30 sols; le même port par le paquebot, qui est aussi 30 sols; celui du Cap à ces Villes, qui est de 30 sols, & qui sera doublé d'après l'esprit de l'arrêt. Ce sera alors que cet impôt deviendra greveux, insupportable, & que les Colons sentiront une partie des maux qu'il va leur causer.

### TROISIEME CHEF.

*Le Paquebot prendra, à son retour pour l'Europe, les lettres qui seront accaparées au Cap, &c.*

Ce paquebot, ainsi chargé du trésor de la Nation, qui résidera dans ces lettres, devra arriver à Bordeaux dans le courant du mois de novembre; les vents & la situation locale de la riviere de Bordeaux ne lui permettent pas d'y atterrir; il faut qu'il périsse ou relâche à la Rochelle. Alors les lettres des Négocians de cette Ville, de ceux de Nantes & de toute la Bretagne, qui auront dans ces lettres des avis, des connoissemens, des chargemens faits pour eux dans les navires partis ou prêts à partir, ne pourront les avoir à temps pour se faire assurer; & tandis que l'exclusion promenera ces lettres à Bordeaux, & de Bordeaux chez eux, le navire chargé de leurs fonds & peut-être de leur fortune, battu de la tempête, viendra périr sous leurs yeux, & sa perte engloutira pour jamais les biens & souvent l'honneur de ces Citoyens. Ce malheur n'est encore qu'une foible esquisse du tableau désastreux des calamités préparées.

Les lettres destinées pour l'intérieur du Royaume, seront envoyées de Bordeaux dans chaque ville, & leur port quadruplé fera bientôt gémir les classes les plus indifférentes de l'Etat. Alors les réclamations naîtront en foule; mais l'impôt n'en sera pas moins perçu, & le prix du port d'une lettre simple venant du Port-au-Prince à Bordeaux, fixé à 3 livres.

Et les Matelots, cette espèce d'homme mille fois plus précieuse à l'Etat que l'ambitieux opulent qui presse tout; cette espèce sans laquelle le Royaume ne peut armer des vaisseaux, & se soutenir, ne seront-ils pas aussi victimes de l'exclusion? Oui sans doute ils le seront; & ce sera plus particulièrement sur eux que le caractère de la vexation s'imprimera. Le fruit de leur travail, de leur courage & de leur intrépidité, deviendra la proie de l'Adjudicataire d'un privilège exclusif.

#### QUATRIEME CHEF.

*Qui portera les lettres des Isles du Vent pour le Royaume? Le Paquebot les prendra-t-il à son passage, ou non?*

Il résulte de l'esprit de l'arrêt du 20 décembre, que le paquebot, en passant à la Martinique & la Guadeloupe, doit prendre les lettres de ces Colonies pour Europe, & les traîner au Cap Français, pour les apporter ensuite à Bordeaux ou au Havre. Il découle de cette manière de procéder, une infinité d'inconvéniens si terribles pour la province de Guienne, que l'idée seule épouvante. Toutes les fortunes, toutes les propriétés seront compromises. C'est ce que nous avons prouvé ci-devant au troisième chef, ce qu'il est inutile de répéter ici, & ce qu'on ne sauroit révoquer en doute. Les paquebots destinés pour Bordeaux,

deaux , seront forcés presque toujours , depuis le premier novembre au 31 mars , de relâcher dans les rades de la Rochelle. La situation locale de l'entrée de la riviere de Bordeaux , hérissée de dangers , & vingt navires actuellement en relâche à l'isle d'Aix , à la Flote & à la Rochelle , sont des preuves triomphantes de la vérité de cet argument , & plus que suffisantes pour convaincre le public attentif que les Négocians de la province de Guienne n'en imposent point , en calculant ainsi qu'ils l'ont fait.

### C I N Q U I E M E C H E F.

*LE prix du port des lettres deviendra un impôt greveux, onéreux à l'Etat & aux Sujets , &c.*

Les vérités renfermées dans ce chef de nos réflexions , ne peuvent être disputées. Déjà , depuis le malheureux convoi de Porto-Rico , cause cruelle de tant de ruines & de tant de désastres , le commerce des Colonies , qui ne se soutient que par l'économie , ne peut plus supporter d'autres charges. Les calamités qui ont , en 1786 , ravagé une partie de Saint-Domingue , coûtent des sommes immenses à la Province. Les chantiers de la construction abandonnés à Bordeaux , puisqu'il n'y reste plus que huit navires , dont six y sont depuis 1782 ( 1 ) , & que nul conf-

---

(1) Il n'y a , dans cet instant , à Bordeaux , que neuf navires sur les chantiers ; un au sieur Latus , qui est pour les Espagnols , & qui ne doit point faire nombre , & huit autres , sçavoir , un aux sieurs Pichon freres , un au sieur Coureau cadet , un au sieur Picaud , un au sieur Guibert , un au sieur Julien cadet , un au sieur Bidaud jeune , & deux au sieur Bertrand ou Vincent. Ces six derniers sont commencés & presque finis depuis 1782.

tructeur n'ose en monter ; trente ou quarante vaisseaux revenant des Colonies avec du sable & des pierres pour chargement , dont partie font de relâche dans les pertuis ( 1 ) ; le fret tombé dans toutes les Antilles , à quatre deniers pour ceux même qui ont le bonheur d'en obtenir ; l'interlope des étrangers , sur-tout aux Isles du Vent ; tout présente au commerce maritime des pertes effrayantes qui ne sçauroient manquer de réjaillir sur les autres classes. Ecrasé sous le poids de tant d'impôts , il ne peut soutenir encore celui de la taxe des lettres ; il lui est absolument greveux , & sa perception , en l'atténuant , deviendra véritablement onéreuse à l'Etat , puisqu'il est évidemment vrai que l'interruption du commerce cause un vuide dans la perception des droits ; d'où il résulte un déficit dans les revenus du Royaume : déficit d'autant plus conséquent , qu'accroissant tous les jours par les entraves multipliées qu'éprouvent les Négocians , il pourra devenir total pour cette partie. Les Commerçans ne peuvent plus soutenir à cette immensité d'entraves ; ils seront contraints d'abandonner leur travail ; l'Artisan utile , de porter à l'étranger ses talens & son industrie , & le Matelot son intrépidité. Les champs du Continent Anglo-Américain , sont couverts d'émigrans que la cruauté fiscale a forcé de s'expatrier , & leur nombre va s'accroître par les difficultés qu'éprouveront l'Artisan & le Matelot à subsister dans la mere patrie.

---

( 1 ) Il y a d'arrivé à Bordeaux , l'Aimable Therese , la Julie ; l'Heureuse Famille , le Saint-Joseph , & l'Empereur Roi , avec du sable & des pierres ; & la Sageffe , avec dix-neuf futailles de café seulement.

## SIXIEME CHEF.

*La perception semble ne présenter , au premier aspect , qu'un droit modique , & cependant elle va produire une somme annuelle de plus de trois millions à la charge du peuple.*

Le commerce maritime de France a expédié , pendant l'année 1786 , des ports de Bordeaux , Marseille , la Rochelle , Nantes , & le Havre , six cent soixante-dix-neuf navires , sçavoir , Bordeaux deux cent soixante-douze , Marseille cent vingt-neuf , la Rochelle trente-sept , Nantes cent cinquante-sept , & le Havre quatre-vingt. On laisse au génie spéculatif de la Fiscalité le soin de calculer combien ces six cent soixante-dix-neuf navires peuvent porter des lettres allant ou venant des Colonies ; on est sûr d'avance qu'elle l'a fait à part soi , & que les moyens ne lui manqueront pas pour s'étendre. Le fléau dont elle frappe aujourd'hui le Royaume , est un sûr garant que ses soins ne seront pas épargnés pour présenter à l'Administration les réclamations du commerce , comme des vaines tracasseries dénuées de tout fondement. Mais de quelque maniere qu'elle compte , elle ne pourra jamais nier la vérité de l'impôt , & celle de son produit qui retombe tout à la charge du peuple.

Il est une conséquence non moins intéressante que les précédentes , qui découle naturellement du mal que va produire l'exécution de l'arrêt du 20 décembre 1786.

Un navire est expédié à Bordeaux ; il est sur rade à Pauillac , lieu de rendez-vous pour les bâtimens qui attendent en riviere les vents favorables pour appareiller ; ses Armateurs ou tout

autre particulier recevront des avis des Colonies ; il est de leur intérêt , de celui de tous leurs alentours , que la réponse suive promptement les avis qu'ils reçoivent : ils ne pourront le faire ; le nouveau régime le leur interdit ; ils ne pourront envoyer leurs ordres à Pauillac , à bord de ce navire ; il faudra qu'ils attendent le départ d'un autre , qui pourra peut-être retarder un mois entier , ce qui ne sera pas extraordinaire , puisqu'en 1786 il y a eu trente-huit navires qui ont resté quarante-trois jours sans pouvoir sortir ; & tandis que ces particuliers gémiront sous les liens de ces entraves , leurs mandataires infidèles se soustrairont à leur poursuite & à la sévérité des loix ; ou si ce n'est pas là la cause de leurs plaintes , les affaires qu'ils auront eu à traiter , souffriront , & leur dégradation entraînera leur ruine.

### S E P T I E M E C H E F .

*La permission accordée aux particuliers de faire partir leurs lettres par les navires marchands , mérite d'être examinée.*

Cette permission prouve cinq choses qu'il n'est pas permis de se dissimuler.

1°. *L'insuffisance des paquebots.*

2°. *Une avidité cachée sous le voile de la facilité accordée au commerce.*

3°. *La possibilité effrayante d'un abus destructif du commerce.*

4°. *L'aggravation d'un impôt , en faisant servir d'instrument pour sa perception , tout ce qui est commerce.*

5°. *Une indiscretion caractérisée envers le commerce en général.*

1°. *L'insuffisance des paquebots.* Elle est démontrée par l'arrêt ;  
mais

mais elle l'est encore par le petit nombre de douze , fixé pour le service & par la situation locale des Colonies. Une seule observation suffit pour en donner une preuve frappante. La Martinique est située au vent du Cap Français , par les 14 degrés 41 minutes de latitude , & par les 63 degrés 44 minutes de longitude , méridien de Paris , distance de 245 lieues en ligne directe. Il est presque impossible de remonter du Cap à cette Ile , à moins d'avoir des navires d'une marche très-supérieure , & d'y mettre beaucoup de temps. Comment donc douze paquebots peuvent-ils suffire à cette correspondance entre les deux Mondes , qui est si étendue , sans que les intérêts de l'un & de l'autre ne soient compromis ?

2°. *Une avidité cachée sous le voile de la facilité accordée au commerce.* En effet , cette avidité ne se démontre-t-elle pas bien clairement par l'obligation que les Auteurs du plan ont fait imposer aux Négocians , de prendre à bord de leurs navires une malle de lettres , pour devenir , en quelque sorte , les Messagers des Directeurs des Postes ? Et , tandis que ce Négociant aura armé son navire à grands frais , ce Directeur retirera de son travail , de son propre bien , un impôt de près de 5000 l. par chaque voyage , sans qu'il soit permis à ce Négociant propriétaire , de se servir de son vaisseau pour porter ses dépêches dans la Colonie ! Certes , si ce n'est pas là l'avidité la mieux caractérisée , on ne saura plus à quels traits la reconnoître.

3°. *La possibilité effrayante d'un abus destructif du commerce.* En effet , qui répondra aux peuples de la discrétion de la fidélité des Préposés à la distribution ? La correspondance des Négocians , ce dépôt sacré sera-t-il respecté ? Combien d'inconvéniens naîtroient de sa violation ? Les relations intimes & particulières dévoilées , les communications secrètes rendues publiques & livrées à la concurrence ou à la perfidie ; les opérations spéculatives barrées par cette même concurrence , & livrées à sa merci ; tout enfin

présage ; au commerce consterné, l'avenir le plus affreux. Vague inculpation, indécente même, diront les sollicitateurs de l'impôt, & après eux, les Administrateurs des Postes : vague tant qu'ils le voudront ; mais indécente, non. Car, qui rassurera le commerce de la province de Guienne, qui déjà a tant à craindre ? Qui lui rendra cette confiance, si bien méritée & jamais déçue, qu'il avoit dans la Poste maritime, dont l'administration étoit sous ses yeux ? Et l'établissement du nouveau régime n'est-il pas, au contraire, fait pour inspirer la terreur & l'effroi ?

Le commerce ne subsiste, & ne peut subsister que par cette confiance réciproque & absolue, qui regne entre tous ceux qui s'en occupent. Le commerce maritime consiste tout entier dans une correspondance suivie entre les Négocians des deux Mondes : cette correspondance n'a passé jusqu'ici que par les mains des Agens du commerce, c'est-à-dire, par des mains amies & affidées.

On veut la faire passer aujourd'hui par les mains des Agens de la Fiscalité : & qui ignore que la Fiscalité est l'ennemie la plus redoutée du commerce ? Lui livrer ses secrets, c'est détruire la confiance ; & la confiance détruite, le commerce est perdu.

4°. *L'aggravation de l'impôt, en faisant servir à sa perception tout ce qui est commerce.*

L'impôt n'est-il pas en effet aggravé par la nécessité imposée au commerce d'apporter dans son vaisseau les lettres qui lui sont propres, pour être ensuite livrées à la Fiscalité ? Et n'est-il pas bien douloureux pour le Négociant, après avoir armé son navire à grands frais, de ne pouvoir s'en servir à son gré pour ses propres dépêches, sans qu'elles passent par des mains tierces, sans nécessité & sans utilité ? Rien, non, rien dans les rapports communs n'offre un tableau plus effrayant. Quoi ! dit le Négociant Français, j'aurai sacrifié même jusqu'à mon existence pour armer mon

vaifseau, & je ne pourrai l'employer à mes besoins, fans une honteufe dépendance des Agens de la Fiscalité ? C'est la violation la plus intolérable des droits facrés de la propriété.

5°. *Une indifcrétion caractérisée envers le commerce en général.*

Est-il en effet rien de plus indiscret, que de prétendre faire servir le commerce à la perception d'un impôt qui lui est onéreux ? Et comment justifier une pareille prétention ? Le Commerçant aura tout fait pour l'armement d'un navire; il n'y aura épargné ni soins, ni dépenses; il n'aura pu se servir du navire pour lui, & l'Adjudicataire, ambitieux d'un privilege odieux, recueillera tout le fruit d'une expédition périlleuse, à laquelle il n'aura contribué de rien; & le Négociant, qui souffrira seul l'exaction ou la gêne, n'aura pas même la liberté de se plaindre, & de réclamer contre l'abus ?

Cette oppression seroit plus intolérable que le mal même.





# MEMOIRE SIGNIFIE

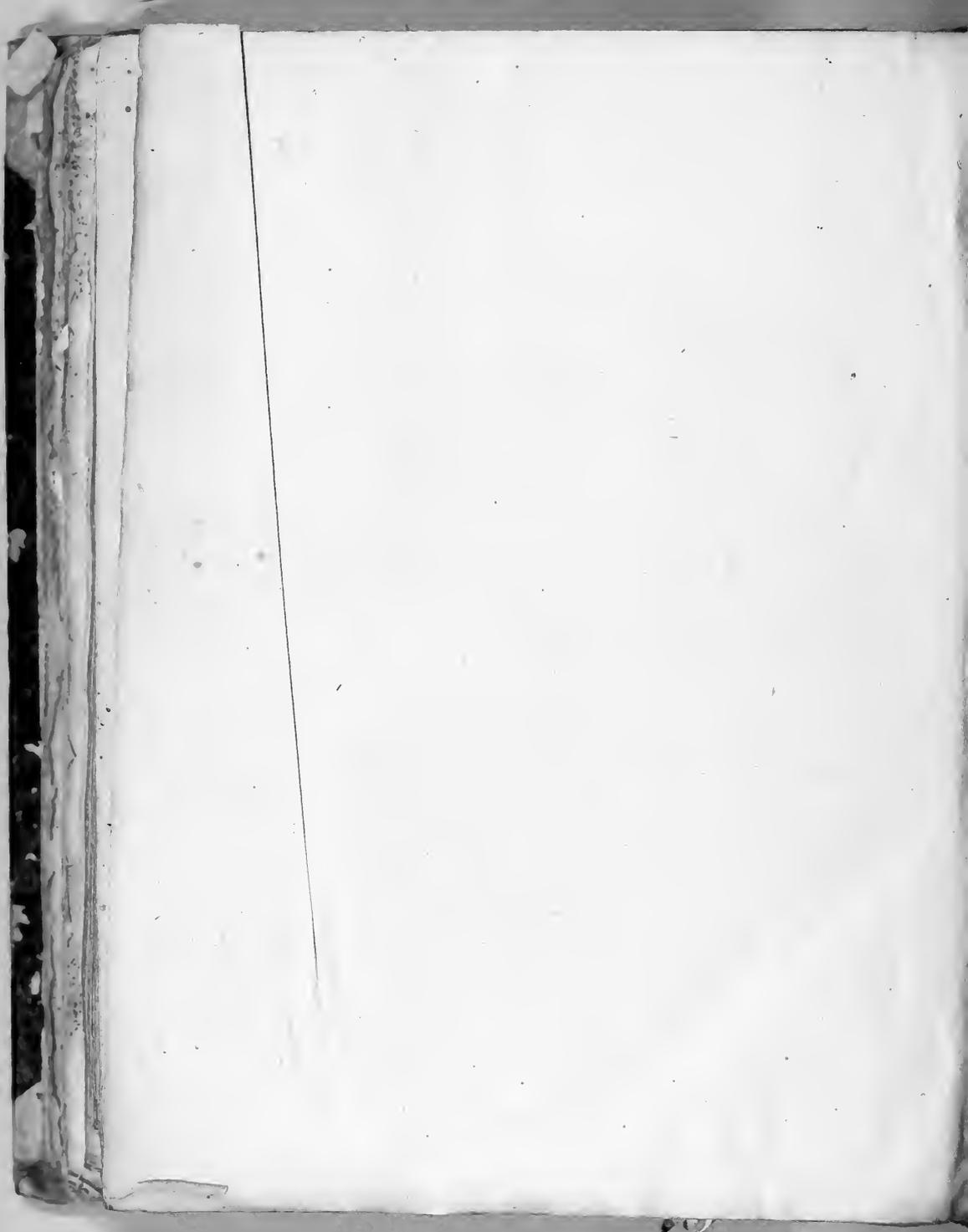
*Au Procès pendant pardevant Messieurs les Officiers du  
Siege Royal du port au Prince, en l'Isle de S. Domingue.*

POUR Dame MARIE AUBRI, veuve du sr. NICOLAS  
HUDIN, demeurante à la Rochelle, poursuite & di-  
ligence des sieurs Gougaud, Maître Chirurgien, &  
Pierre Charles fondés de sa procuration.

CONTRE M. Me. de SAINTARD, Conseiller au Conseil  
Souverain du Port au Prince, demeurant aux Vases, au  
nom & comme exécuteur testamentaire de feu M. Jean-  
Martin Aubri, Ecuyer, Conseiller Secrétaire du Roi,  
Maison & Couronné de France & de ses Finances, ha-  
bitant quand il vivoit au Cul-de-Sac.

Mr. RENÉ GRANDHOMME DE GISEUX, Chevalier Gen-  
tilhomme vétéran de la Chambre du Roi, ancien  
Maître des Armoiries de France, demeurant à Angers,  
poursuite & diligence du sieur Blanchard de la varie,  
Greffier en chef au Siege de St. Louis de cette Colo-  
nie, demeurant sur l'habitation Bon Repos, Cul-de-  
Sac.

Me. G \* DUBOIS



E 114  
T 6 2 m  
L 10 2  
v 1

