









# MÉMOIRE

## POUR LA VILLE

### DE LA ROCHELLE,

*SERVANT de Réponse à celui que la Ville de St. Malo vient de présenter au Conseil, pour obtenir la Franchise de son Port.*

**L**A Ville de St. Malo sollicite encore le Privilège du Port-Franc. Elle ne se présente point avec de meilleures raisons qu'autrefois : mais de nouvelles circonstances, les malheurs que lui a fait éprouver la guerre, & surtout *un Siècle plus éclairé & débarrassé des préjugés par l'étude des bons principes*, soutiennent ses espérances. Si la même prétention n'a point eu de succès en 1712. & en 1737. c'est que le Gouvernement, qui sans doute étoit encore envelopé de vieux préjugés, *écouta trop les inconvéniens*, crut mal à propos, que *ce qui est avanta-*

A



geux pour quelques particuliers, peut quelque-fois cesser de l'être dans l'économie de l'intérêt général, & que par là il donna dans le prestige & la surprise.

Les Malouïns vont nous accoutumer à des idées plus brillantes & bien plus fécondes en conséquences, que ces petites maximes dont jadis on faisoit sa règle. *Le nom de Privilège, dit l'Auteur du Mémoire, n'est qu'un son qui retentit & porte l'effroi . . . . Les inconvéniens & les abus environnent les Etablissemens les plus sages : Le Législateur tâche de les écarter. Si les inconvéniens reprochés aux Ports Francs ont quelque réalité, le mal qui en résulte devient insensible . . . . La Franchise reconnüe si avantageuse des Ports de Marseille, Bayonne & Dunkerque sera à jamais respectée. Quel dommage que des lumières si vives & si fures ne soient encore qu'à leur aurore, & qu'elles n'aient pour la plûpart des esprits que les fausses lueurs du paradoxe.*

Tel est le sort des faux sistêmes, qu'ils ne peuvent se soutenir que par des sophismes, des équivoques, des réticences & en heurtant de front l'évidence même. Ce malheureux art regne de page en page dans le Mémoire de St. Malo : On y respecte aussi peu la vérité que la justice. Qui, par exemple, douta jamais de ceci, que de nature de chose le Privilège attire tout à foi, que l'on court en foule où est la Franchise avec la liberté, qu'on abandonne sans retour les lieux où se trouvent la dépense & la gêne ? Non répond l'Auteur du Mémoire, *le sistême d'égalité entre les Villes maritimes n'a été imaginé que pour maintenir l'inégalité la plus marquée . . . . Les autres Ports du Royaume ne perdront rien par l'affranchissement de St. Malo;*



*aucun commerce ne leur sera enlevé.* Qu'on s'attende aux plus étranges assertions, elles font la baze, disons plus, elles font la substance même de tout ce Mémoire.

Entrons dans le détail des demandes de St. Malo & voyons les prétextes frivoles dont on les appuye.

Cette Ville requiert

1<sup>o</sup>. Qu'il plaise à Sa Majesté déclarer son Port & Havre franc & libre à tous Marchands & Négocians pour toutes sortes de denrées & marchandises de quelque qualité & nature qu'elles puissent être : ce faisant ordonner que les Etrangers & autres personnes de toutes nations puissent y aborder, entrer, y séjourner, magaziner & en sortir sans qu'ils soient tenus de payer aucuns droits d'entrée ni de sortie par mer.

2<sup>o</sup>. Que les Etrangers seront pareillement *exempts du droit de fret* établi sur les Vaisseaux & Bâtimens Etrangers.

3<sup>o</sup>. Que les Etrangers. . . seront affranchis du droit d'Aubaine & même de Représailles en cas de Déclaration de Guerre.

4<sup>o</sup>. Que ceux des Etrangers qui épouseront des Filles de St. Malo, ou y acquériront une maison de la valeur de dix mille livres, laquelle ils auront habitée pendant cinq ans &c. soient censés naturels François & avoir le droit de Cité.

Du reste les Maloüins se conservent tous leurs autres Commerces, leurs Pêches, leurs Armemens pour les Colonies & divers autres Trafics *que l'usage développera, & dont la variété exercera l'industrie du Négociant.*

Ce Plan, au même tems qu'il annonce les vûes les



plus ambitieuses, éclaircit quelques réticences du Mémoire, & entr'autres celle où l'on ne paroît laisser aux Maloüins que *la fonction servile du cabotage & des transports d'importation & d'exportation*. Non, ce n'est pas à une simple Navigation de Port en Port que se borne un projet de cette nature : Il ne tend à rien moins qu'à envahir tout le Commerce étranger & à le fixer exclusivement à St. Malo ; qu'à écarter de la pêche tous les autres Ports, à qui on n'en laisseroit que les incidens & les hafards, sans qu'ils puissent jamais en partager les ressources ; qu'à bannir toutes les Villes maritimes des Pays étrangers où elles ne sçauroient soutenir la concurrence avec les Maloüins ; qu'à faire pencher en faveur de St. Malo la balance de toutes les entreprises maritimes.

C'est sur les dispositions de l'Edit du mois de Mars 1669, rendu en faveur de Marseille, que ces demandes ont été calquées ; on les a copiées presque mot à mot, si ce n'est que les Maloüins, portant leurs vues bien plus loin, n'ont mis aucunes bornes à l'introduction des Marchandises de contre-bande, & ont insidieusement glissé la demande *de l'exemption du droit de fret* sur les Bâtimens étrangers, qui seule anéantit le Commerce de tous les Ports du Royaume & même celui des autres Ports francs.

Mais peut-on livrer à l'Etranger avec moins de ménagement & de réserve, un Port François qui se trouve à sa porte & pour ainsi dire sous sa main ? Tout est pour lui dans ce funeste projet : on y multiplie les facilités,



facilités, les faveurs, les graces même pour l'y attirer ; & l'y fixer. Si ce n'est pas là de *l'exclusif* dans toute la force du terme, quel autre privilège mérita mieux ce nom & à des titres plus odieux ?

Nous avons dit dans nos précédens Mémoires qu'un Port Franc n'est utile qu'à l'Etranger, que le Royaume n'entre pour rien dans ce qui s'y commerce, que par là il est aussi exactement perdu pour l'Etat, au moins quant à la partie du Négoce, que s'il sortoit du Domaine du Roi. Les Maloüins en font l'humiliant aveu : ils veulent nous persuader, que leur Ville assise sur un rocher, placé.... à l'extrémité du Royaume ne peut jamais concourir d'une façon directe & immédiate à l'approvisionnement du Royaume, ni au débouché de ses Denrées & Manufactures. Voilà de quoi consoler d'avance l'Etat, de la perte qu'il va faire du Port de St. Malo. Car sans doute cette Ville qui déjà ne prend presque rien dans le Royaume, y prendra bien moins encore quand la franchise en aura fait le *Magasin des Pays étrangers*. De là cette accablante alternative ; ou le fait qu'ils avancent est faux & ils ne le présentent que pour séduire, ou il est vrai & le sera plus encore après l'établissement du Port Franc ; mais dans ce dernier cas, combien doivent-ils rougir de montrer des sentimens si peu patriotes ? Est-il donc nécessaire de tenir au Continent pour en extraire les productions du sol & les ouvrages de l'industrie ?

L'Ecrivain de St. Malo fait les plus grands efforts pour colorer de quelques prétextes la demande du Port Franc.



1°. Il reclame l'affranchissement comme un ancien patrimoine qu'on n'a pu sans injustice enlever aux Malouïns.

2°. Il essaie de prouver que la concession de ce privilège sera aussi avantageux pour l'Etat, qu'utile à la Ville de St. Malo en particulier.

3°. Que la Franchise du Port de St. Malo ne portera aucun préjudice ni aux Fermes du Roi, ni aux Villes maritimes dont le Port n'est pas franc.

4°. Que quand la Franchise ne pourroit être rendue à St. Malo sans *quelque diminution* momentanée des produits des Fermes & sans *quelque préjudice* apparent pour deux ou trois Villes.... La supériorité des avantages sensibles de la franchise sur les inconvéniens présumés, nécessiteroit la restitution ou la nouvelle concession que cette Ville sollicite.

Réfutation  
de la première  
Proposition.

Nous ne suivrons point l'Auteur du Mémoire dans la discussion des anciens titres qu'il rapporte pour établir les Franchises dont St. Malo a joui sous les Ducs de Bretagne & sous nos Rois. La Bretagne comme le reste du Royaume ne faisoit alors aucun commerce : les Villes maritimes n'avoient sur les Villes de l'intérieur du Royaume, d'autre avantage que celui de recevoir par mer les objets de leur consommation ? Toute la Navigation étoit bornée aux côtes du Golfe d'Aquitaine. \* Tous les Ports étoient francs, parce que rien ne fournissoit matière aux droits, & que l'Etranger n'avoit pris encore presqu'aucune part à nos consommations.

\* Voyés les Jugemens d'Oleron.



Les Droits d'entrée & de sortie n'ont paru mériter l'attention des Souverains , que du moment où la Navigation & le Commerce ont fait quelques progrès , & c'est alors qu'ils ont fait cesser toutes ces Franchises dont l'Etranger seul auroit profité. \*

Aussi tous ces Droits ne sont-ils pas d'une haute antiquité. Le Roi ayant chargé en 1664. M. Colbert de faire une exacte recherche de l'origine & établissement de tous les Droits d'entrée & de sortie , ( Edit de Septembre 1664. ) on trouva que le premier tarif des Droits d'entrée ne remontoit qu'au mois d'Octobre 1581. Dès-là les titres de St. Malo qui sont tous antérieurs à cette époque , ne lui donnent d'autres franchises que celles dont jouissoient toutes les Villes maritimes du Royaume. Que les Maloüins ne s'étonnent donc point de ne pas trouver dans leurs titres les *termes d'Entrepôts & de Port Franc* : on ne pouvoit avoir de terme particulier pour désigner des graces dont on n'avoit aucune idée : l'affranchissement d'une obligation quelconque suppose l'existence de l'obligation : or l'obligation de payer des Droits n'existoit alors nulle part.

Par là si St Malo ne produit point de titres postérieurs au mois d'Octobre 1581 , tout ce qu'elle présente est inutile , & ne forme qu'un vain étalage fait pour donner le change sur le mérite de son antique possession. Mais depuis 1581 jusqu'en 1688 , ce qui renferme un espace de 107 ans , qu'aura-t-elle à produire que toutes les

\* La Rochelle a joui de l'exemption de tous Droits jusqu'en 1620 qu'il y fut établi un Tarif sur les Toiles & quelques autres articles



Villes du Royaume ne puissent, comme elle, réclamer en leur faveur ? Des Entrepôts, des modérations de Droits, des Tarifs particuliers destinés tantôt pour un lieu, tantôt pour un autre, une incertitude presque générale sur le fonds & la forme des Droits, & sur les endroits où ils devoient nominativement être levés, soit en tout ou en partie; tous ces doutes, & si on l'ose dire, tous ces tâtonnemens inséparables de ce qui commence, ont subsisté jusqu'en 1664, 1667 & 1688. L'Edit de 1664 nous a conservé l'histoire des changemens faits depuis 1581. L'Edit de 1667 en annonce de nouveaux, résultant de l'augmentation des Manufactures & des variations notables dans les prix des Marchandises; l'Arrêt de 1688, en révoquant les Entrepôts, achève de montrer qu'il étoit tems de rompre avec les Fabriques de l'Etranger, & que nous pouvions nous passer de lui. A quel point de cette époque les Maloüins veulent-ils placer leurs Franchises, & de quelle espèce en désigneront-ils que toutes les Villes du Royaume n'ayent, du plus au moins, partagées avec eux ? Les Entrepôts, cette franchise si chère à l'Auteur du Mémoire, ce privilège qu'il revendique comme particulier à St. Malo, & que par une pitoyable équivoque, mais très-réfléchie, il confond par-tout avec le Port Franc, les Entrepôts ont subsisté à la Rochelle, Rouen, le Havre-de-Grace, Calais & plusieurs autres Villes de l'étenduë des Fermes jusqu'en 1688.

C'est d'après cette confusion d'idées, ces équivoques & ce renversement de dates, que le Mémoire procède



à l'interprétation des titres de St. Malo : depuis 1141, dit l'Auteur, jusqu'en 1688 les franchises de St. Malo ont subsisté avec toutes les distinctions qui sont aujourd'hui annexées aux Ports Francs. Il avoit débuté par le plus hardi Sophisme, lequel par sa singularité mérite de trouver place ici. Tous les Ports de Bretagne comparés avec les Provinces de l'ancienne Monarchie pouvoient, dit cet Ecrivain, .... être regardés à certains égards comme autant de Ports Francs, comme des Entrepôts, qui cependant bien appréciés ne l'étoient que par comparaison avec le reste de la France : or, St. Malo est une Ville Bretonne, elle a joui de cet Entrepôt, de cette espèce de Port Franc comme les autres Villes de Bretagne, donc St. Malo a toujours été un Port Franc dans le sens le plus absolu, dans toute l'étendue qu'on donne aujourd'hui à cette expression & avec toutes les distinctions qui y sont aujourd'hui annexées. S'attend-on à cette conséquence ? C'est pourtant de ce bel argument que découlent ces expressions pompeuses, d'exemptions générales, de Franchises illimitées, réclamées comme ancien patrimoine & à titre de Justice, privilèges qui devoient être immortels & que la longue possession sembloit avoir affranchis de l'injure des tems. Quand on a recours à de pareils artifices, quelle idée donne-t-on de sa cause ?

Après l'énumération de ces titres, l'Auteur passe à la seconde Proposition qu'il désigne sous le titre de *Motifs de convenance dans l'intérêt général.*

La tâche est difficile : les Maloüins veulent prouver à l'Etat que les maux qu'ils lui préparent seront compensés par des avantages solides : mais ici, par malheur,

Réfutation  
de la seconde  
Proposition.



toutes les preuves se refusent. Un Port Franc n'a aucuns biens à offrir à l'Etat, & l'on n'a point encore trouvé l'art de démontrer le paradoxe. Il faut donc se replier, exagerer des riens, présenter de nouveaux plans de Commerce, possibles ou impossibles, n'importe : l'essentiel est d'ébloüir & d'en imposer.

L'on débute par un raisonnement qui met en principe précisément ce qui est en question : *Si la Franchise de St. Malo, nous dit-on, est nécessaire pour reparer ses pertes, & pour rétablir sa Navigation, il est évident qu'il est de l'intérêt de l'Etat qu'elle soit accordée.*

Sans doute que le lustre d'une Ville entre pour quelque chose dans les considérations de l'Etat, mais l'intérêt public y doit-il être sacrifié ? Et quand le Gouvernement adopteroit les pitoyables exagérations des Maloüins, quand il seroit vrai qu'on ne peut relever leur Commerce que par la concession du Port Franc, que sans ce moyen, qu'on donne pour unique, *ou le Port de St. Malo sera Franc, ou il n'existera plus* : faudroit-il détruire les autres Villes du Royaume, alterer le Commerce de la Nation, porter les plus terribles atteintes à ses Manufactures, &c.

Passons aux avantages que les Maloüins présentent à l'Etat.

Ils auront une plus grande navigation, ils disputeront à la Hollande & aux Peuples du Nord la Navigation à fret ; leurs *Vaisseaux* reviendront chargés des dépouilles du Nord ; & St. Malo situé aux portes de Brest, formera pour les *Arsenaux* de ce port un magasin perpétuel.

Restitution  
de la recette  
proposée.



L'augmentation de la Navigation de St. Malo portée à ce degré brillant dont on nous flatte, a pour appui le double Commerce du Nord & du Midi, d'où l'on voit éclore ces magnifiques projets de *magasins assortis de toutes les marchandises du monde . . . de toutes les productions de l'univers, apportées par les Maloüins & distribués* ensuite au monde entier *suivant leurs propriétés . . . & quelle base donne-t-on à ce somptueux édifice ?* deux nouveaux plans de Navigation, dont l'un est d'une assez mince considération, & l'autre tout-à-fait chimérique.

Le premier projet est de porter aux Côtes d'Italie & d'Espagne un peu plus de marchandises du Nord . . . le cabotage de Cadix & des Côtes de la Méditerranée occupe à peine à présent sept à huit frégates de St. Malo chaque année . . . la Franchise quintuplera leur nombre. Voilà bien de quoi se récrier ! Une vingtaine de bâtimens de plus, décorés, si l'on veut du nom de frégates, ( car dans ce Mémoire tout est peint au-dessus de nature ) paroîtront dans nos Mers : Quelle fortune pour l'Etat ! Quel accroissement de navigation ! Nous avons sur nos Côtes 4. à 500. Bâtimens employés au cabotage, & à peine les mettons-nous au nombre de nos ressources.

La seconde Branche de navigation est d'une toute autre importance : il ne s'agit de rien moins que d'*applanir aux François la route du Nord, de réunir dans un centre commun les richesses du Nord & du Midi, d'enlever aux Hollandois & aux Navigateurs du Nord le patrimoine presque exclusif des transports par Mer.* L'exécution d'un si beau



projet est-elle praticable? Consultons l'expérience & les faits.

Ce n'est assurément ni la d fette des Vaisseaux, ni le défaut de connoissances qui s'y opposent; on ne nous reprochera pas non plus de manquer d'ardeur pour le gain & pour toutes les entreprises qui en donnent l'espoir. Mais la chose péche ici par l'essentiel: l'économie portée au dernier période dans les Vaisseaux d'Hollande & du Nord, ne pourra jamais être imitée par les François. Si notre goût avoit pû se plier à cette épargne excessive qui décide de la modicité du fret, si nos Equipages plus laborieux, moins avides de gain & de bonne chère, consentoient à partager à six hommes le travail de vingt, à vivre de fromage, & à essuyer patiemment dans un port & sans augmentation de salaires, toutes les lenteurs des affrètemens & des chargemens, il y a long tems que nous aurions des Vaisseaux employés au cabotage dans toutes les Mers de l'Europe.

D'ailleurs qu'a de commun avec le Port-Franc la Navigation à fret? Les Villes de Hollande & du Nord qui couvrent nos Mers de leurs Vaisseaux ne sont point des Ports Francs: leurs Navigateurs payent des droits sur ce qu'ils nous apportent, comme sur ce qu'ils emportent chez eux, & leur Navigation n'en va pas moins. Ce n'est pas d'exemptions & de franchises qu'il s'agit ici: il ne faut que sçavoir naviguer avec peu d'hommes, leur donner des gages modiques & les nourrir de peu.

Mais si en général cette tentative est inutile pour des François, elle le fera encore plus pour les Malouïns,

eux



eux qui naviguent avec si peu d'économie même dans leurs expéditions pour la pêche, qu'ils désespèrent d'atteindre à la parcimonie de leurs voisins les Habitans de Grandville, lesquels de leur aveu *gagnent quand St. Malo perd*. Quoi, dans les mécaniques travaux de la pêche, où les Maloüins entreprennent d'élever un essain de jeunes gens, qui doivent *former ces hommes précieux pour le service du Prince & de la Nation*, on ne peut les accoutumer à l'épargne, dont les robustes Matelots du Nord, Pêcheurs ou autres, ont reçu des leçons dès l'enfance, & l'on osera nous flatter de porter cet esprit économique dans des expéditions où il ne s'employe que des hommes faits, & qu'il n'est plus tems de plier à de nouvelles habitudes ?

Les Maloüins reprochent à Dunkerque de n'avoir pas entrepris la Navigation à fret, mais cela même fournit contre eux une preuve de plus ; preuve d'autant plus décisive qu'elle est fondée sur l'expérience : Dunkerque, encore mieux situé que St. Malo, n'a pas fait cette Navigation, donc il ne l'a pu faire ; donc, de nature de chose, le projet est impossible ; donc le privilège du Port Franc qui n'a, pour cet objet, été d'aucun secours à Dunkerque, non plus qu'à Bayonne & Marseille, ne fera rien de plus pour St. Malo.

Mais est-ce de bonne foi que les Maloüins nous présentent le projet de *disputer aux Etrangers, Voituriers de la mer, le tribut que leur paye notre indolence ?* Qu'ils s'accordent donc avec eux-mêmes. D'abord ils ne sollicitent la Franchise de leur Port que pour y attirer les *Vaisseaux*



étrangers , & pour faire verser chez eux les richesses du Nord & du Midi , & dans le plus beau moment du tableau où l'on nous peint le Maloüin partageant à l'univers entier ces richesses qu'à l'envi toutes les Nations ont entassées dans ses vastes Magasins , tout à coup on baisse le ton jusqu'à la plus étonnante modestie , & à la place de cette forêt de Vaisseaux Maloüins qui devoit ombrager les Mers & porter jusqu'aux Contrées les plus reculées ces riches tributs du Nord & du Midi , on se réduit à dire que les Maloüins *pourront prendre quelque part aux fournitures que les Hollandois font aux côtes d'Italie & d'Espagne* , & cette part se borne à y envoyer une trentaine de Navires. Quelle chute ! & quel aveu !

Mais ce qui démontre jusqu'à l'évidence que les Maloüins n'ont aucun dessein d'entreprendre le cabotage de l'Europe , c'est qu'eux-mêmes s'en interdisent le moyen pour toujours. Ils demandent pour tous les Navires étrangers qui aborderont à St. Malo l'exemption du Droit de fret du Tonneau. Eh ! cette imposition sur les Navires étrangers est le seul moyen qu'on ait trouvé pour nous faire partager ce cabotage. *Nous avons établi* , dit Sa Majesté , dans l'Edit de Septembre 1664 , *l'imposition de 50 sols par Tonneau de fret , sur tous les Vaisseaux étrangers , dont nous avons déchargé ceux de nos sujets pour les obliger par ce soulagement de se servir de leurs Vaisseaux* : en effet , nous ne pouvons balancer les dépenses forcées de nos expéditions avec la sage économie des Etrangers , que par des taxes sur ces derniers , qui mettent les frais de leur Navigation à-peu-près au niveau des nôtres. C'est sur



ce fondement que les Chambres de Commerce, voyant que l'imposition de 50 sols étoit trop foible pour nous exciter à cette Navigation, ont demandé qu'on la doublât, ce qui leur a été accordé. Malgré cela nous n'avons pu encore entrer à cet égard en concurrence avec les Navigateurs du Nord; ils sont comme auparavant les Voituriers du monde; que fera-ce donc quand on les aura déchargé du droit, & que sur un Vaisseau de quatre à cinq cens tonneaux, ils gagneront 2000 à 2500 de plus? C'est-là souvent tout le profit du voyage. Alors les Malouïns iront-ils avec eux *puiser dans les sources*, & porteront-ils dans leurs Villes, avec une égale économie, *les dépouilles du Nord & les richesses du Midi*, dont St. Malo doit devenir *l'entrepôt & le centre*? Ne dissimulons point la conséquence: si ce plan de concurrence avec l'Etranger dans la Navigation à fret avoit pu être proposé avec sincérité, les Malouïns l'auroient certainement très-mal combiné; s'il n'a été présenté que pour en imposer, qu'on en rougisse.

Nous ne dirons rien de *ce Magasin perpétuel* à portée de Brest où la Marine du Roi trouvera de si puissans secours: elle risqueroit trop de s'y fier, sur-tout pour les Mâts, & les bois de construction de l'échantillon qu'elle emploie: il est bien à croire que sur la foi de ces *puissans secours* on ne laissera pas au dépourvu les Magasins de Brest. C'est bien-là ce qu'on appelle exagérer des riens. Dans le nombre de ces prétendus avantages qu'on nomme *généraux*, il s'en trouve un très-particulier à la Ville de St. Malo, qu'on ne manque pas dans le stile du Mé-



moire, de métamorphoser en intérêt général du Royaume. Après avoir enflé bien au-delà du vrai les succès du Commerce d'Hollande, à l'accroissement duquel nous avons nous mêmes travaillé, en négligeant d'aller comme eux puiser dans les sources, on nous montre à St. Malo des moyens pour faire rentrer les choses dans leur état naturel. Ces moyens sont sans doute proportionnés à la grandeur de l'objet : enlever aux Hollandois leur Commerce, quelle entreprise ! Il faut ici de puissans efforts, se montrer par-tout où vont les Hollandois, leur disputer les emplettes & les ventes, croiser leurs Négociations, rendre leurs Vaisseaux inutiles... rien de tout cela, les Maloüins vont au but à moins de frais : ils ont quelques Vaisseaux qui chaque année portent leurs Pêches dans la Méditerranée : il n'est question que de leur permettre de rapporter chez eux, en exemption de droits, des Huiles, des Savons de Provence, des Eaux-de-vie & des Fabriques de Languedoc, quelques Cendres d'Espagne & des Fruits ; & voilà les Hollandois perdus ! Peut-ont exécuter les grandes choses, avec des moyens plus simples ?

Mais pourquoi les Maloüins au lieu d'aggrandir si fort la perspective, ne présentent-ils pas les objets dans leur vrai point de vuë & tels qu'ils sont ? Les Pêches de France ne scauroient être trop encouragées, & peut-être que le meilleur moyen de les augmenter seroit d'en faciliter les transports & les ventes dans la Méditerranée. Les droits infiniment trop forts sur les Marchandises qu'on pourroit apporter en retour, empêchent les Vaisseaux Pêcheurs de traiter par voie d'échange, & les forçent de revenir vuides :

les



les ventes en deviennent plus difficiles & plus lentes , & le Vaisseau perd un fret de retour. Eh bien que les Malouïns sollicitent pour les retours des ventes de la Pêche Françoise , une modération de droits. Cette demande est juste & elle n'est pas sans exemple : cette seule grace qui ne nuïroit à personne , donneroit peut-être à St. Malo , plus de lustre , plus de navigation , plus d'opulence , que tous ces chimériques projets qu'elle fonde sur l'affranchissement de son Port.

La troisième Proposition du Mémoire de St. Malo est une assertion si fausse , si téméraire , que son exposé seul a quelque chose de révoltant. *La Franchise de Saint Malo , dit-on , ne portera préjudice ni aux Fermes du Roi , ni aux Villes maritimes dont le Port n'est pas Franc.*

Réponse à la  
troisième Pro-  
position du Mé-  
moire.

On ne plaidera point ici la cause des Fermes du Roi : elle sera défenduë avec autant d'intelligence que de zèle par les Régisseurs des droits. Ce qu'on observera seulement , c'est que dans cette partie comme dans le reste , le Sophisme se charge de l'arrangement des preuves. Les impositions qui se levent à St. Malo , ne vont chaque année , suivant le Mémoire , qu'à 45000. liv. & la consommation particulière des Habitans y entre à peine pour la sixième partie : est-ce là , dit-on , *un objet bien considérable pour l'Etat qui en accordera l'indemnité !* non sans doute : mais aussi ce n'est pas là l'état de la question : si les droits ne sont rien aujourd'hui , les choses changeront bien de face quand St. Malo par l'affranchissement sera devenu le centre , le *Magasin assorti de toutes les Marchandises du monde* : l'Etat alors n'aura-t-il rien sacrifié ?



Nous laisserions encore à l'écart les versemens frauduleux des marchandises prohibées, tant dans le Royaume que dans les Colonies, s'ils n'étoient pas autant une affaire d'Etat, qu'un objet de régie pour les Fermes du Roi. Combien est-il important de ne pas laisser distraire l'attention, de cette partie essentielle de l'administration du Commerce !

Oui, l'inconvénient des introductions clandestines est à la charge des Ports Francs, ils les favorisent, il les appellent, ils les rendent nécessaires & inévitables. \* En vain cherche-t-on à rassurer l'Etat, en ne présentant ces sortes d'abus que comme des atômes imperceptibles, le fait parle & montre l'étendue du désordre. Autant il est vrai que le Gouvernement doit écarter tout ce qui nuit à l'industrie des Sujets du Roi, & défendre jusqu'à la plus jalouse sévérité la consommation des manufactures étrangères, autant est-il déplacé de traiter ces objets de *minuties*, & de les sacrifier à des avantages chimeriques. Eh ! quand St. Malo aura composé tout le commerce de ses Habitans de productions étrangères, que tous ses magasins fermés à celles du Royaume, ne laisseront couler entre les mains du Peuple Malouïin que des marchandises prohibées, qui en arrêteront le trafic & l'introduction ? Et encore n'est-ce pas là le danger le plus redoutable : les Colonies qui ouvrent à la fraude le champ le plus vaste, nous instruisent tous les jours des atteintes que les Ports Francs donnent à nos manufactures. On fera des raisonnemens pour moderer nos allarmes ; mais voici des faits desquels les Malouïins eux-

\* Voyés le Mémoire de la Rochelle présenté au Conseil en 1737.



mêmes font instruits : les vaisseaux de Dunkerque & de Marseille commercent aux Colonies les productions étrangères, sans ménagement, disons plus, avec éclat : les Capitaines des Navires de Dunkerque vont en Angleterre commander & composer eux-mêmes les assortimens de leurs cargaisons. Pas un Officier de Navire, pas un Matelot qui n'ait sa pacotille d'effets de contrebande : aussi dès qu'un vaisseau de Dunkerque mouille à St. Domingue, on y court avec une sorte de fureur, & tous les autres navires cessent de vendre : toute la garde-robe des Américains qui passent en France n'est composée que de prohibé d'Angleterre & du Levant. Sont-ce donc là des *atômes imperceptibles* ? Et seroit-il prudent d'augmenter encore les sources d'un désordre qui perd notre commerce & le livre à l'Etranger ?

Mais la Navigation interlope ne verse-t-elle pas dans nos Colonies des productions étrangères ? Soit : mais du moins ce n'est qu'avec danger, avec crainte, avec difficulté que l'Etranger y arrive : il paye des rétributions sourdes d'autant plus fortes qu'elles sont arbitraires, & que d'un côté c'est la force qui exige & fait la loi, que de l'autre, c'est la foiblesse qui souscrit, & qui paye. Tant d'obstacles & de dépenses dégoutent : au lieu que les Navires des Ports Francs commercent à l'abri des loix, sous le Pavillon de France & dans la plus parfaite exemption de visites & de taxes.

On ne peut se dispenser de rapporter ici les motifs de l'Arrêt du Conseil du 9 Mars 1688. portant revocation des entrepôts : ils feront connoître ce qu'on pensoit,



alors d'un privilège bien moins considérable que celui du Port Franc. » Le Roi s'étant fait représenter son Edit » du mois de Septembre 1664. & les Arrêts rendus en » conséquence, concernant les établissemens des entre- » pôts & transits pour toutes les marchandises étrange- » res . . . & Sa Majesté étant informée que *l'établissement* » *desdits entrepôts & transits, cause un préjudice notable au* » *Commerce de ses Sujets, en facilitant le débit & la consumma-* » *tion des marchandises étrangères . . .* Sa Majesté a révoqué & révoque, &c. Qu'étoit-ce alors que les produits de notre industrie, en comparaison de ceux d'aujourd'hui. Et cependant l'idée seule d'*entrepôt* effrayoit le Gouvernement, qui avec de tels principes eût sans doute frappé du même coup sur les Ports Francs, si la Guerre de la Ligue d'Ausbourg n'eût pas fixé toute son attention, & ne l'eût pas forcé à quelques ménagemens en faveur du peu d'étrangers qui étoient demeurés dans notre Alliance. \*

Que les Négocians de St. Malo se croient par leur conduite irréprochable à l'abri de tout soupçon de fraude, à la bonne heure : quand ils protesteroient mille fois plus encore de droiture & de bonne foi, le Peuple est toujours Peuple, & jamais l'Etat ne pourra compter sur des garanties si frivoles. S'il y a quinze mille Habitans à St. Malo ( on ne parle que du Peuple ) il y aura quinze mille introduceurs de contrebande, parce qu'ils seront forcés de l'être, parce que n'ayant plus dans leurs mains que du prohibé, il faudra bien qu'ils le trafiquent ou

\* L'Angleterre & la Hollande n'avoient encore pris aucune part à cette Guerre ; elles n'y entrèrent que l'année suivante.

qu'ils



qu'ils meurent de faim : ainsi ce qu'ils n'auront pû verser sur leurs Côtes , ils le répandront nécessairement dans tous nos Ports & dans nos Colonies. Les Maloüins ont cru devoir d'eux-mêmes retrancher de leurs demandes l'entrée du Tabac en franchise ; les versemens frauduleux sont donc possibles à St. Malo ; ceux qui y auroient trafiqué du Tabac y feront donc commerce des autres effets prohibés , par les mêmes moyens & par les mêmes routes.

Oui , l'on arrêteroît plutôt un torrent tombant des montagnes , que l'on ne contiendroît une foule de Peuple qu'agitent d'un côté la crainte de l'indigence , de l'autre l'espoir & la fureur du gain , sur-tout au moment que ce gain est présent , considérable , & qu'il ne s'agit que d'y mettre de l'adresse ou de la ruse ; deux qualités qu'il possède supérieurement & qui sont presque tout ce qu'il a de génie.

Venons à l'intérêt particulier des Villes maritimes dont le Port n'est pas Franc.

Elles ne doivent , disent les Maloüins , prendre aucune part à cette affaire , leurs oppositions n'ont pour principe que *l'aveugle jalousie , leurs murmures sont injustes. . . . .* & de quelles preuves les Maloüins appuyent-ils cette injurieuse déclamation ? on n'en donne aucune autre que la parole de leur Ecrivain , qui proteste à nos Villes , qu'*aucun Commerce ne leur sera enlevé , & que St. Malo placé sur son Rocher & détaché du Continent , ne prendra jamais aucune part aux débouchés de l'intérieur du Royaume.*

Mais comment accorder ce rolle modeste des Maloüins ,



avec l'ambitieux projet de fixer irrévocablement l'Etranger dans leur Port, de l'y attirer non-seulement par l'affranchissement universel de ses Marchandises, par les graces & les faveurs les plus flatteuses, mais ce qu'il y a de décisif, par l'exemption de la taxe du fret du tonneau? Cette exemption seule porte avec elle tous les caractères du privilège le plus exclusif & le plus onéreux. Marseille n'avoit osé le demander, mais St. Malo ose tout & insulte encore à nos justes plaintes.

De ces exorbitans privilèges découlent les plus affreuses conséquences : 1<sup>o</sup>. St. Malo fera seul tout le Commerce étranger, il appellera toutes les Nations, il aura seul toute leur Navigation, toutes leurs Marchandises : tout ce qui se disperçoit dans les divers Ports du Royaume de Vaisseaux & d'importations, s'arrêtera à St. Malo. Dès-là tout équilibre est rompu, & nous ne pourrons entreprendre avec les Maloüins, aucun Commerce de concurrence. 2<sup>o</sup>. Pas un Vaisseau étranger, non, pas un seul, n'abordera dans nos Ports, & peut-on le supposer à moins qu'on ne prenne pour des insensés les Négocians du dehors, & qu'on ne pense que de gayeté de cœur ils préféreront des Havres où leurs Navires auront à payer des taxes de 1500 & 2000 liv. avec tous les droits d'entrée, à un Port où ils ne payeront aucune imposition? 3<sup>o</sup>. Nos Villes perdent dans l'instant & de nature de chose toutes leurs correspondances, toutes leurs exportations au dehors : Bordeaux, Nantes, la Rochelle qui tirent chaque année de l'Etranger pour huit à dix millions de Marchandises, & qui y envoient pour 20 à 25 mil-



lions des productions de France & des Colonies, n'auront pas à leur disposition un seul Vaisseau pour ce commerce. \* Que fera l'Etat de cet immense superflu ? Que deviendront nos Ports, si ces précieuses ressourcés leur sont ôtées ? Qu'on vienne après cela nous dire froidement *qu'aucun commerce ne nous sera enlevé*, & que pour essayer de le persuader, on s'enveloppe de réticences, on pallie, on couvre par-tout d'un voile imposteur les suites effrayantes d'un tel système : en vérité on n'y peut tenir.

Mais les Malouïns offrent de remplacer la Navigation étrangere, de venir dans nos Ports, d'y apporter les Marchandises étrangères & d'enlever les nôtres. Vaines promesses ! On en a démontré l'illusion. Tout le but des Malouïns, & voilà ce qu'on ne peut voir sans indignation, est de se saisir une fois de la grace qu'ils sollicitent, pour se rendre ensuite tributaires toutes les Villes maritimes, les forcer de passer par leurs mains, les obliger d'aller acheter chez eux tout ce qu'elles ont accoutumé de tirer directement de l'Etranger, d'envoyer à St. Malo ce qu'elles voudront faire charger pour le dehors, & de prendre ainsi sur elles tout le profit de ce double Commerce. Voilà le plan secret des Malouïns, voilà ce qu'ils n'oseroient dire & ce qu'il faut dévoiler. Pour se convaincre que ce sont là leurs vuës & qu'ils ne peuvent en avoir d'autres, on n'a qu'à exiger d'eux la soumission de nous fournir autant de Vaisseaux qu'il nous en faut pour notre Commerce étranger & au même prix de fret, on les verra tout à coup reculer sur un tel engagement &

\* Voyés le Mémoire de la Rochelle, présenté au Conseil en 1737. b 119



se démasquer eux mêmes. Car enfin c'est-là où nécessairement il en faut venir : nos Villes ne peuvent se passer de Vaisseaux étrangers qui nous apportent de la première main les Marchandises du dehors ; & qui y transportent directement les nôtres : St. Malo veut-il entreprendre de les fournir ? à la bonne heure , qu'il obtienne toutes les exemptions qu'il pourra ; c'est à l'Etat à en balancer l'étendue avec les autres intérêts : mais si St. Malo ne peut s'y soumettre , si cette Navigation est impossible , avec quelle pudeur ose-t-on présenter de pareils Mémoires & solliciter des graces qui n'élevent une Ville que sur les débris de toutes les autres ?

Malgré cette *étude moderne des bons principes* , & l'affranchissement de anciens *préjugés* , qui autorisent les Maloüins à débiter de si étranges paradoxes , le Gouvernement n'oubliera jamais , que l'équilibre du Commerce se perd , dès qu'une Ville obtient des graces dont les autres sont privées ; que le Commerce des Villes sans privilèges diminue en proportion de l'étendue des Franchises dont jouissent les Villes exemptes ; que l'affranchissement universel fait pencher la balance avec tant de force , qu'il entraîne tout & ne laisse subsister auprès de lui aucun genre de Commerce ; qu'aucun Port n'a pu s'élever à côté de Marseille , qui seule a englouti toute la Navigation de la Méditerranée ; que les productions de notre sol & de nos Fabriques sont des objets sacrés , le vrai , l'unique fonds de l'opulence de l'Etat ; que de les laisser remplacer , tant dans le Royaume que dans nos Colonies , par des productions étrangères , c'est le plus grand désordre



désordre de l'administration ; qu'il faut les écarter , avec la plus exacte rigueur , de nos consommations ; qu'un Port Franc loin de servir aux débouchés du Royaume , ne sert qu'à rapprocher de plus près le danger de l'introduction des choses qui nous nuisent ; que la fortune de ces Villes affranchies n'a & n'aura jamais pour baze celle du Royaume ; que tous les talens , toute l'industrie , toute la richesse de ces Ports ne s'exercent que sur des parties absolument étrangères à l'aggrandissement de l'Etat.

Si ces maximes sont vraies , si elles doivent être la règle invariable d'une sage administration , si la politique , liée aujourd'hui si intimément au Commerce , doit les consulter , & à l'exemple de toutes les Nations Commerçantes , veiller plus que jamais non-seulement à conserver nos avantages , mais à affoiblir , autant qu'il est possible , ceux que l'Etranger trouve avec nous ; de quel œil doit-on regarder un écrit où l'on ose contredire partout des principes aussi respectables ? mais un tel ouvrage est-il fait pour persuader ? C'est un continuel paralogisme , dont l'illusion se dissipe aux premières lueurs des plus simples élémens du Commerce.

Le croiroit-on ? les Maloüins eux-mêmes forcés de rendre hommage à la vérité , conviennent de toutes les suites destructives du privilège qu'ils sollicitent. Ils avouent que s'ils obtiennent leurs franchises , Grandville tombe nécessairement , que cette Ville n'aura d'autre ressource que de se fondre dans St. Malo , où les Habitans de Grandville viendront faire leurs armemens , le voisinage des deux Ports pouvant les faire regarder comme n'en faisant qu'un :



qu'au pis aller l'Etat doit se résoudre à perdre Grandville, comme l'établissement de Dunkerque & de Marseille ont fait sacrifier Gravelines & Cette : On ne relevera point ici l'odieux de ces leçons machiavelistes, qui immolent à la fortune de quelques particuliers, des Villes importantes, dont la Navigation & les Pêches égalent à bien peu de chose près, celles de leurs ambitieux concurrens : tout ce qu'on en doit conclure, c'est que de l'aveu même des Maloüins, un Port Franc détruit tout ce qui l'environne, & qu'assurément l'Etat ne doit pas trouver son compte à ces dangereuses nouveautés auxquelles on ose faire présumer la sagesse.

On laisse la quatrième proposition & tout le reste de l'Ecrit de St. Malo, pour ce qu'il est, c'est-à-dire, de la déclamation & rien de plus. Le Mémoire met en ligne de compte 2000 Matelots formés chaque année, & s'appesantit sur cette énumération, comme si cet objet étoit particulier à St. Malo, & que les autres Villes maritimes fussent hors d'état de produire de pareils calculs : il détaille les services qu'a rendu St. Malo, il déplore & exagère ses derniers malheurs ; à quoi servent des détails si étrangers à la question ? Si le privilège du Port Franc étoit une grace sans conséquence, on ne l'envieroit pas à St. Malo ; mais dès qu'il entraîne après lui les suites les plus funestes, qu'il trouble l'économie de l'Etat, qu'il est diamétralement opposé à l'intérêt général du Royaume, St. Malo peut-il se flatter de l'obtenir comme le prix de ses services ou un soulagement à ses malheurs ?

Quoi ! jamais St. Malo ne sollicitera que des grâces des



tructives ? Les destinées de cette Ville ne sont-elles donc attachées qu'à nos malheurs , & ne peut-elle s'élever que sur nos ruines ?

Non , ce n'est pas dans un Royaume affaibli sous le poids de son abondance qu'il faut laisser agiter le dangereux problème du *Port Franc* : cette triste ressource doit être abandonnée à des Peuples qui n'ont à ménager ni productions , ni industrie , & qui attendent tout du dehors. Les Ports Francs du Royaume doivent cet état d'opulence qui nous frappe bien plus encore aux accroissemens prodigieux du Commerce , qu'à l'exemption universelle des droits : qu'étoit-ce que ces Villes il y a trente-cinq ans , malgré la possession de leurs franchises ? En effet , qu'une Ville paye ou ne paye pas les droits de sa consommation , qu'en peut-il résulter pour l'augmentation de ses richesses ? St. Malo n'évalue pour ses Habitans cette exemption de droit qu'à une somme de 7. à 8. mille livres par an , ce qui dans un siècle n'égaleroit pas la fortune d'un seul de ses Négocians. Eh ! ne voit-on pas que cette Franchise ne tourne réellement qu'au profit de l'Etranger ! Il aborde , il repart , il décharge , il recharge ses effets sans aucune imposition ; il se sert du Port François bien plus commodément que des siens propres , il en fait un point d'appui pour aller ailleurs & étendre d'autant plus son commerce ; tout est pour lui , rien pour le Royaume , quel abus ! Si ces choses étoient pesées avec attention , si l'on en vouloit suivre toutes les conséquences , on verroit tout ce que la France perd à ces sortes de facilités , les sacrifices qu'elles



lui coûtent, & par combien peu d'avantages ils se trouvent rachetés. On a proposé bien des fois en Hollande des établissemens de Ports Francs, toujours sous le spécieux prétexte d'augmenter le Commerce de la Nation; mais cette sage République, quoiqu'elle ait bien moins à perdre que nous du côté des Arts & des Cultures, n'a point donné dans le piège.

Reprenons: La Ville de St. Malo n'a jamais été un Port Franc; les exemptions dont elle a joui lui ont été communes avec tous les Ports du Royaume; la plus simple notice de l'Histoire dément à cet égard & ses prétentions & ses titres. C'est donc mal à propos qu'elle réclame l'Affranchissement comme *un patrimoine & une ancienne possession.*

Tous les avantages qu'elle propose comme une suite de la concession du Port Franc sont illusoires. Elle ne fera ni ne pourra faire le cabotage de l'Europe: Marseille, Dunkerque & Bayonne ne l'ont point entrepris. La franchise des droits n'entre pour rien dans cette Navigation; c'est l'excessive économie des Etrangers qui en fait le succès. Les imiter en ce point, est pour nous la chose impossible.

L'affranchissement de St. Malo causeroit aux autres Villes maritimes des préjudices énormes. La seule exemption du droit de fret écarteroit pour jamais de nos Ports tous les Vaisseaux étrangers; il ne nous resteroit nul moyen d'importation & d'exportation, nul commerce, nulle correspondance directe avec les Nations commerçantes de l'Europe: plus d'équilibre entre les Villes maritimes: tout Commerce de concurrence avec St. Malo nous seroit interdit.

Le Port



Le Port Franc est de tous les privilèges le plus destructif, il ruine tout ce qu'il environne, loin de favoriser les débouchés du Royaume, il y met de continuels obstacles. Il ramasse de toutes parts les productions étrangères, il en compose tout son commerce. Aucune de ses opérations ne contribue à l'agrandissement de l'Etat.

Toutes ces propositions qui sont exactement vraies, sont précisément les contradictoires de celles du Mémoire des Malouïns. Aussi dans tout cet Ecrit n'est-il pas une seule assertion qui ne révolte. On n'a songé qu'à faire illusion : comme si l'on pouvoit oublier qu'en parlant à ses Supérieurs on leur doit la vérité, & que plus les matières sont importantes, plus on est coupable de la dérober à leurs regards.











