
Rapport par M. Delattre et projets de décrets sur la navigation française et sur le jaugeage des navires, en annexe de la séance du 22 septembre 1791

François-Pascal (l'aîné) Delattre

Citer ce document / Cite this document :

Delattre François-Pascal (l'aîné). Rapport par M. Delattre et projets de décrets sur la navigation française et sur le jaugeage des navires, en annexe de la séance du 22 septembre 1791. In: Archives Parlementaires de 1787 à 1860 - Première série (1787-1799) Tome XXXI - Du 17 au 30 septembre 1791. Paris : Librairie Administrative P. Dupont, 1888. pp. 203-235;

https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1888_num_31_1_12648_t1_0203_0000_3

Fichier pdf généré le 05/05/2020

remboursés par le Trésor public, qu'à la charge des oppositions et encore lorsque son successeur aura versé audit Trésor la somme de 100,000 livres, pour laquelle il lui sera délivrée une quittance de cautionnement, qui ne lui rapportera plus que 2 0/0 d'intérêt, et ainsi à tous ceux qui succéderont audit emploi.

Art. 7.

« Ceux des notaires actuels, pour lesquels ce remboursement ne s'élèvera pas à 100,000 livres, ne seront tenus de déposer à la caisse de l'extraordinaire, à titre de cautionnement, qu'une somme égale à celle qui leur aura été remboursée. Cette même somme leur sera restituée le jour où ils quitteront leur emploi; et aussitôt que leur successeur l'aura remplacée par un dépôt de 100,000 livres, stipulé par l'article 5.

Art. 8.

« Le présent décret sera présenté incessamment à la sanction du roi ».

DEUXIÈME ANNEXE

A LA SÉANCE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE
DU JEUDI 22 SEPTEMBRE 1791, AU MATIN.

ACTE DE NAVIGATION.

RAPPORT ET PROJET DE DÉCRET *sur la NAVIGATION FRANÇAISE, présenté à l'Assemblée nationale, au nom de ses comités de la marine, d'agriculture et de commerce, suivi d'un PROJET DE DÉCRET sur le JUGEAGE DES NAVIRES; par M. DELATRE, député du département de la Somme.* — (Imprimé par ordre de l'Assemblée nationale, le 22 septembre 1791.)

AVERTISSEMENT.

Les comités de la marine, d'agriculture et de commerce n'ont pu présenter à l'Assemblée nationale, que pendant les derniers jours de sa session, le projet de décret sur la navigation dont elle leur avait ordonné de s'occuper. Ils n'ont point cru devoir insister trop vivement alors, pour que ce projet fût mis à l'ordre du jour; d'autant plus qu'il ne pouvait être imprimé et distribué que fort tard. L'Assemblée avait disposé de tous ses moments, elle n'avait que fort peu de temps à donner à chaque objet, et la discussion du projet de décret de navigation en réclamait beaucoup. Les comités, ne voulant point brusquer une délibération sur une question qui leur a paru d'autant plus délicate qu'ils l'ont plus approfondie, se sont fait un devoir de renoncer à la satisfaction de faire prospérer peut-être leur travail auprès de l'Assemblée nationale actuelle. Ils se sont bornés à en ordonner l'impression pour le livrer à la législature qui va nous succéder : s'il est adopté par elle, il en inspirera plus de confiance; le projet acquerra d'ailleurs plus de maturité, et sa publicité appellera plus de lumières.

RAPPORT et projet de décret sur la navigation française.

Messieurs,

La France renferme dans son sein le germe de toutes les prospérités; c'est à notre nouveau gouvernement qu'il est réservé de les faire éclore. Riche des productions variées de son sol, puissante par son immense population, forte de son assiette physique et du nouveau caractère moral que viennent de prendre ses habitants, elle doit atteindre bientôt, nous ne dirons pas aux plus brillantes, mais, nous dirons mieux, aux plus heureuses destinées.

Il ne faut pas se livrer au triste plaisir de reprocher à l'ancien régime ses fautes et ses torts : il fallut le combattre tant qu'il fut debout; terrassé, il est plus qu'inutile de l'insulter; il ne s'agit que de réparer ses erreurs ou même ses injustices.

Après l'agriculture, c'est vers le commerce qu'il faut diriger l'impétueuse activité des Français; et comme le génie d'un grand peuple ne se porte pas vers de petites choses, il faut d'abord agrandir la sphère du négoce, en excitant aux vastes entreprises; il faut prodiguer ensuite tous les moyens qui peuvent les favoriser, et seconder enfin tous les genres d'industrie.

Oui, Messieurs, toutes les branches de commerce doivent être protégées; toutes sont utiles et précieuses : mais c'est sur le commerce maritime surtout, dont la carrière est plus vaste, la science plus compliquée, que doit se rassembler votre intérêt; et que nous nous proposons ici d'appeler votre protection et même vos complaisances.

Un coupable orgueil ne doit pas nous dominer; nous devons seulement montrer une juste et généreuse émulation. Il faut que le Français sache rencontrer des rivaux; mais, en quoi que ce soit, il ne doit plus reconnaître de maîtres. Cependant, nous ne pouvons vous le dissimuler, l'Angleterre a une marine plus formidable que la nôtre, et ses flottes marchandes ont porté son glorieux pavillon sur tous les points du globe. L'Angleterre, assise au milieu des mers, en affectait, il n'y a pas longtemps encore, la souveraineté; elle semblait ne regarder son île que comme le trône de sa domination, mais le vaste océan comme son véritable empire : cet empire, nous devons le partager avec elle, ou plutôt nous devons affranchir les mers pour y fraterniser avec tous les peuples qu'un commerce hospitalier, franc et loyal, peut et doit nous associer.

Nous avons plus de population, plus de richesses territoriales que l'Angleterre; nous sommes égaux aux Anglais en audace et en génie. Pourquoi ne marcherions-nous pas sur la même ligne dans la carrière ouverte à l'ambition de tous les peuples?

Dès que la Grande-Bretagne eut senti que, pour primer dans l'univers, il lui fallait conquérir sur les mers tout ce qu'elle ne trouvait pas en elle-même, son génie s'est porté tout entier vers la marine; dès lors ses matelots sont devenus l'objet de ses plus douces attentions : elle a multiplié ses ports, ses chantiers, ses arsenaux; elle les a fournis de tout ce qui pouvait favoriser les constructions et aider la navigation : faveurs, primes, encouragement, feux, tonnes, balises, secours de toute espèce, tout a été prodigué. Par des facilités, par des moyens heureux qui ne

commandent pas, mais qui font mieux parce qu'ils ne font qu'engager par une invisible provocation qui n'avertit pas les autres peuples, elle a excité ses marins à la pêche, berceau de toute marine : par une insensible gradation, elle les a lancés dans les plus grandes entreprises ; elle a commandé les déconvertes à tous ses navigateurs ; elle a fondé des comptoirs dans tous les points importants du globe : sur toutes les mers, elle a protégé le pavillon du plus petit navire marchand avec autant d'énergie que celui de ses amiraux ; enfin elle a donné à ses matelots, au régime de la presse près, des lois heureuses, sages, et surtout protectrices, et elle a couronné tant de bienfaits par cet acte si renommé, par cet acte de navigation sur lequel repose la prospérité de la marine anglaise.

De si importantes leçons ne seront pas toujours en vain sous nos yeux ; nous ferons enfin, pour notre commerce et notre navigation, ce que l'Angleterre a fait pour ses marins et ses négociants ; alors nous obtiendrons les mêmes succès, et notre commerce arrivera à la même splendeur.

Mais, nous ne différons pas de le dire, une dangereuse doctrine a peut-être pris trop de crédit parmi nous ; c'est celle d'une liberté commerciale indéfinie. Des hommes à systèmes, des spéculateurs de cabinets, des théoriciens abstraits ont embrassé cette idée funeste, et le comité des contributions publiques de l'Assemblée nationale nous a paru lui-même s'en être fait une espèce de religion. Nous, amis du commerce, nés dans son sein, institués par vous pour défendre ses intérêts ; nous à qui non plus la théorie n'en est pas inconnue, mais qui sommes encore plus sûrement éclairés par l'expérience et la pratique, nous ne nous sommes laissé éblouir ni subjugué par une idée brillante et mensongère, et nous avons eu la tâche difficile de combattre, sans gloire et sur un terrain désavantageux, un système funeste que nos adversaires s'honoraient au contraire de défendre. Vous vous rappellerez, Messieurs, tout ce qu'il a fallu vaincre pour amener le comité des contributions publiques, avec lequel nous avons eu souvent à travailler, au point de consentir à quelques articles de droits prohibitifs, et aux très rares prohibitions absolues du tarif de nos douanes que la France doit à vos infatigables travaux.

Et le comité des contributions publiques ne sera peut-être pas fâché que nous voulions le publier ; c'est peut-être beaucoup plus parce que ces droits peuvent donner un produit et augmenter la masse des contributions indirectes qu'il a pu les tolérer, que parce qu'il a cru qu'il fût bon de mulctier d'un droit quelconque une industrie étrangère.

Quant à nous, nous professons des sentiments bien opposés ; ces droits alimentent le fisc et c'est un avantage de plus : mais ce n'est point sous le point de vue fiscal que nous les envisageons ; c'est sous un aspect d'utilité conservatrice bien autrement précieuse que nous les considérons. Ces droits, ces prohibitions, sont l'égide de nos manufactures ; ce sont ces droits qui repoussent l'industrie étrangère et protègent la nôtre ; nos douanes, nos barrières sont le rempart de notre commerce : c'est sous cet abri protecteur, c'est derrière cette enceinte tutélaire, que nos manufactures vont croître, fleurir et prospérer.

A présent que la gabelle n'existe plus, que la culture du tabac nous est restituée, que le régime des aides a disparu, que nous jouissons dans l'intérieur de la plus libre circulation, il faut que l'habitant des villes et le peuple des campagnes commencent à restituer aussi quelque honneur aux employés de la régie des douanes nationales ; il faut qu'ils comprennent bien que ces employés ne sont plus les satellites du fisc qui dévorait tout, mais qu'ils sont les soldats du commerce, la sentinelle de l'industrie, les gardiens enfin de nos manufactures ; il faut que le peuple sache que c'est leur vigilance qui assure le travail du peuple ; que s'ils ne repoussaient point, que si, par une négligence coupable, ou par une corruption bien autrement criminelle, ils laissaient entrer les productions d'un sol étranger, ou les étoffes que les étrangers ont fabriquées, ils permettraient le larcin du travail du peuple ; il faut qu'ils sentent que tout fraudeur vole l'Etat, mais surtout le pauvre de l'Etat, parce qu'il lui ravit le travail, et que le travail est, pour ainsi dire, la seule propriété du pauvre.

En effet, il est aisé de sentir que nos ouvriers ne font pas tout ce que l'étranger nous fournit ; que, si l'étranger ne nous avait pas apporté telle étoffe en violant nos barrières, nos ouvriers nous en eussent fabriqué de même genre ; qu'ainsi permettre que l'étranger nous livre ce qu'il crée, c'est substituer dans l'Etat l'industrie étrangère à l'industrie nationale, établir les métiers étrangers à la place et sur les ruines des nôtres, arracher les fuseaux et la navette des mains de nos artisans, et les chasser des ateliers de commerce pour les envoyer à nos dispendieux ateliers de charité.

Nous le savons cependant ; la liberté, la franchise générale est le véritable élément du commerce : espérons qu'un jour nous pourrions adopter ce système de liberté indéfinie, mais ne nous le dissimulons pas, l'infériorité actuelle de quelques-unes de nos manufactures ne nous le permet point encore : d'ailleurs, pourquoi abaisserions-nous nos barrières sans réciprocité ? pourquoi les abaisserions-nous dans la circonstance où notre consommation diminue, où même, sans la rivalité des étrangers, notre propre industrie doit fournir plus que nous ne devons consommer ? Ah ! dans cet instant, nous devons moins que jamais nous porter à cette mesure : étudions notre intérêt et notre devoir dans ce que pratiquent les peuples qui nous environnent ; que quelques petits Etats dont le sol produit peu, sans industrie, sans manufactures, sans population, appellent chez eux l'industrie des autres peuples ; qu'ils se fassent les courtiers, les voituriers des autres nations ; qu'ils bornent leur ambition à tenir chez eux une foire générale, à ce que leurs marchés soient abondamment fournis de toutes les productions du globe ; certes, cela se conçoit : ils attirent chez eux ce qu'ils ne produisent pas et ne peuvent avoir ; ils appellent un grand mouvement, un grand numéraire, beaucoup d'étrangers ; ils gagnent des commissions, des courtages ; ils retiennent des frais de transports et de magasinage. Ces Etats, aventuriers en quelque sorte, sont dans le commerce universel ce que sont dans le commerce intérieur et national les gros marchands et négociants de presque toutes les grandes villes : leur métier n'est pas de produire, mais seulement de vendre : en général, ils doivent s'isoler de l'intérêt commun ; dès qu'ils vendent, qu'importe quoi ? Qu'ils gagnent sur une toile de Silésie ou sur une toile

de Laval, sur un velours de Manchester ou sur un velours de Rouen, sur une toile peinte de Suisse ou sur une de Beauvais, c'est pour eux une chose absolument indifférente : dès qu'il résulte un gain pour eux, ce leur est tout ; que ce gain soit conquis sur l'industrie nationale, c'est ce qu'ils considèrent peu ; que ce gain ne soit qu'une très petite partie de celui qu'ils font faire au manufacturier étranger au préjudice et à la ruine du manufacturier français, c'est ce qui ne modère pas leur avidité.

Mais, jetez les yeux sur toutes les grandes nations qui vous environnent, sur ces nations agricoles, industrielles, qui produisent et qui créent ; là vous trouverez le régime prohibitif. Considérez l'Angleterre, cette île de liberté ; l'Angleterre, qui a le système commercial le plus savant et le mieux combiné ; l'Angleterre, qui a peut-être porté la science du commerce au plus haut degré d'élévation qu'on puisse atteindre ; vous la verrez environnée, circonvenue, nous dirons presque cuirassée de prohibitions : partout elle repousse l'industrie de l'étranger de chez elle, de ses colonies, de ses pêches, et surtout de ses ports ; et l'on ne dira pas que son commerce ne soit pas le plus florissant de l'Europe, que ses manufactures ne soient pas les plus actives, sa marine la plus employée, ses arts plus créateurs. Si un commerce aussi colossal que le sien a pu se développer dans ce que nos contradicteurs appellent les langues douloureuses de la prohibition ; s'il a pu fleurir avec autant d'éclat sous l'influence du régime prohibitif, loin d'être fatal, ce régime tant décrié, il est donc salutaire, il est donc bon du moins dans l'état actuel des choses. Que les économistes nous montrent une partie du globe où la liberté indéfinie ait opéré ce que les prohibitions ont fait à la Grande-Bretagne ; qu'ils répondent à des preuves que nous donnons à toucher, à des faits aussi constants que ceux que nous leur opposons, autrement que par des systèmes théoriques et par des déclamations d'une école qui n'a encore produit que des argumentations spécieuses et des livres savamment frivoles.

Puisque le système prohibitif est bon, nous ne devons pas le borner à la protection de notre industrie manufacturière intérieure ; nous devons l'étendre à notre navigation.

L'acte de navigation en Angleterre, puisque

c'est là qu'en fait de commerce surtout nous devons chercher nos exemples, a donné l'être à cette marine formidable qu'on ne peut considérer sans étonnement.

Depuis 1651 que cet acte a été passé, la marine anglaise s'est accrue constamment ; à cette époque, l'étranger faisait moitié de la navigation en Angleterre : insensiblement l'Anglais a repris ses droits. Vers 1700, l'étranger n'en faisait plus que la cinquième partie ; en 1725, un peu plus que la neuvième ; en 1750, un peu plus de la douzième ; enfin aujourd'hui n'en fait-il pas la quatorzième. Tous les peuples, tous les commerçants conviennent de cette vérité, que c'est à son acte de navigation que l'Angleterre doit la prospérité de sa marine. Tous les écrivains anglais le reconnaissent, et particulièrement ceux qui ont écrit sur le commerce, tels que sir Josias Child et le lord Sheffield : M. Adam Smith lui-même, connu par sa haine pour les prohibitions en général, a été forcé de rendre hommage à l'acte de navigation anglaise.

De telles preuves entraînent la conviction, de telles autorités ne sont pas frivoles.

Oui, Messieurs, coopérons à donner aussi à la France son décret de navigation, ou du moins à en préparer les dispositions, et persuadons-nous bien que ce sera un des plus beaux présents que l'Assemblée nationale puisse faire à l'Empire.

C'est ici le lieu de regretter sans doute que le nouveau tarif de nos douanes n'ait pas été combiné avec notre décret de navigation, et que chacun des articles n'ait pas été rédigé dans le triple sens de favoriser nos manufactures, de protéger notre navigation, et de porter au fisc un tribut : chaque objet aurait dû être tarifé peu, importé par navire français, un peu plus par navire du lieu d'origine de l'objet importé, triple ou quadruple par tout navire étranger autre que du lieu d'origine : pareillement chaque objet importé de l'étranger, mais exporté ensuite, aurait dû être tarifé en restitution de droits d'une manière proportionnelle (1) ; mais le travail du tarif des douanes était trop avancé, lorsque l'Assemblée nationale a accueilli l'idée d'un décret de navigation ; il n'était plus possible de refondre ce tarif et d'y faire entrer les nouveaux éléments qui eussent dû composer son ensemble. Ce sera aux législateurs à venir, à amalgamer des règlements qui n'auront de force et d'effet véritable-

(1) Voici pour exemple le tarif des droits en Suède ; l'on y verra comment la Suède a favorisé sa navigation par son seul tarif des droits.

TARIF DES DROITS EN SUÈDE.

Sur marchandises importées en Suède par vaisseaux suédois.

Sur 100 livres de sucre.....	9 l. 12 s.
Sur 100 livres de café.....	27 »
Sur 100 livres indigo.....	2 1
Un tierçon de vin rouge.....	82 »
Un tierçon de vin blanc.....	75 8

Sur marchandises exportées de Suède par vaisseaux suédois.

Un tonneau de fer.....	22 l. 10 s.
Une douzaine de planches de 1 pouce 1/2.	» 5
Une douzaine de 2 pouces.....	» 11
Une douzaine de 3 pouces.....	» 15
Une douzaine au-dessus de 3 pouces....	3 10
Un baril de bray.....	1 7
Un baril de goudron.....	1 10

Sur marchandises importées en Suède par bâtiments étrangers.

Sur 100 livres de sucre.....	13 l. 10 s.
Sur 100 livres de café.....	38 »
Sur 100 livres indigo.....	3 »
Un tierçon de vin rouge.....	114 »
Un tierçon de vin blanc.....	105 10

Sur marchandises exportées de Suède par bâtiments étrangers.

Un tonneau de fer.....	34 l. 10 s.
Une douzaine de planches d'un pouce 1/2.	1 1
Une douzaine de 2 pouces.....	1 19
Une douzaine de 3 pouces.....	2 13
Une douzaine au-dessus de 3 pouces....	8 10
Un baril de bray.....	2 5
Un baril de goudron.....	2 9

ment salulaire, que lorsqu'ils seront combinés pour s'appuyer mutuellement, et qu'ensemble ils courront au même but.

Nous avons senti, et nous avons voulu le consigner ici, que la France doit défavoriser tout commerce de seconde main et fait par d'autres vaisseaux que les siens. C'est un commerce direct qu'il nous faut, il serait humiliant pour nous d'en faire un autre : nous ne devons donc recevoir, que de l'étranger qui les crée, les marchandises nécessaires à notre consommation et à nos débouchés; il ne faut les recevoir que par nos navires ou par les siens : par là, vous l'attirez nécessairement dans vos ports, et les liaisons se forment. Peu ou beaucoup, il achète; insensiblement il adopte vos goûts, et il répand l'attrait. Pour ne citer qu'un exemple, nous dirons que, si nous n'eussions reçu que par nos propres navires ou par navires des Etats-Unis de l'Amérique les tabacs, les riz, les potasses, les huiles, nous eussions établi entre eux et nous plus de relations; ils eussent chargé forcément en retour nos sels, nos vins, nos eaux-de-vie, au lieu que les Anglais allaient chercher les tabacs de la Virginie, les riz de la Caroline; ils les payaient avec les objets de leurs manufactures, et nous avions ensuite la bonté stupide d'acheter des Anglais ces tabacs et ces riz, de les payer en numéraire. Nous achetions de la seconde main, et nous ne voudrions pas même nos marchandises; nous avions l'impolitique de prendre à notre solde la marine marchande de nos rivaux, et d'en stipendier les matelots (1).

Eh! n'avons-nous donc pas aussi une marine, et sommes-nous sans matelots? Hélas! ils nous demandent de repousser ces étrangers qui envahissent le domaine de leur travail! Pourrions-nous, lorsqu'il nous demandent la préférence de la fraternité, pourrions-nous avoir la cruauté de leur dire : « Non, votre misère nous touche peu? Il est vrai, c'est parce que les autres nations favorisent leurs matelots et vous rejettent, que vous êtes réduits à ne travailler que pour nous; mais nous avons un système grand et sublime auquel vos idées ne peuvent s'élever peut-être; il commande que vous partagiez avec ces étrangers; que vous leur abandonniez même tout à fait le seul travail auquel vous avez pu vous livrer jusqu'à présent : la liberté commerciale le veut ainsi. Pour prévenir votre désespoir, nous vous avons ouvert des ateliers de charité : voilà votre refuge. Ces étrangers vont pêcher pour nous; ils navigueront pour nous : vous, oubliez votre art; prenez d'autres mœurs; pliez-vous à votre destinée; quittez la boussole et le gouvernail pour la pioche et la brouette ». Vous ne tiendrez pas ce langage impolitique et barbare à la fois; vous ne professerez pas une telle immoralité.

Vous le savez, le travail est une mine riche et féconde, le travail produit l'abondance, conserve les mœurs et nourrit la vertu du pauvre; mais dans ces ateliers de charité qu'heureusement nous

venons de voir disparaître, nous avons en vain cherché ce travail salulaire et bienfaisant; nous y avons rencontré la faineantise sous le masque d'un travail imposeur; nous y avons découvert l'oubli des arts et même des métiers; nous y avons vu une misère déhontée et tous les vices qu'elle mène après elle. Au lieu de ces ateliers de mendicieux qui ont trop longtemps dévoré nos finances, conservons à nos marins leur travail habituel; que le Hollandais ne navigue plus, ne pêche plus pour nous; que l'Anglais ne file plus pour notre usage, et ses laines, et jusqu'aux cotons que nous lui fournissons; que l'étranger ne nous apporte plus tout ce que nos propres ouvriers peuvent nous donner; nous retiendrons les uns sur leurs barques, les autres dans leurs ateliers; ils seront heureux, ils nous béniront, et nous ne nous épuiserons pas en vaines dépenses dont il ne peut jamais résulter qu'une médiocre utilité.

Quand il serait donc vrai que le système des économistes serait le meilleur, il devrait nous être interdit de l'adopter, tant que nous nous souviendrons de l'existence des ateliers de charité; et il sera commandé aux législatures à venir de le répudier, sitôt que ces déplorables ateliers pourront se reproduire. Il résulte de cet exposé, que nous devons prohiber nos frontières et prodiguer notre navigation.

Nous avons, dans un objet de cette importance, sollicité tous les secours, appelé toutes les lumières, provoqué toutes les instructions. L'on nous a peut-être laissé trop à nous-mêmes, du moins n'avons-nous reçu que fort peu de chose sur une si grande question, puisque, à l'exception des villes de Bordeaux, Marseille, la Rochelle et Saint-Valéry-sur-Somme, les autres villes ont négligé de nous fournir le contingent de leurs lumières, et les secours que nous en avions implorés. Le vœu des grands ports et des grandes villes ne serait pas pour cela celui du commerce; mais nous ne l'avons même pas, ce vœu des grandes villes; et, pour être francs, nous devons dire encore que celles qui ont correspondu avec nous pour cet objet, en manifestant leur adhésion à un décret de navigation, n'ont pas adopté la sévérité que nous venons d'annoncer; elles paraissent désirer que ce décret soit modifié à certains égards; et ce qui semble les déterminer à ces dispositions de tolérance, c'est la crainte que notre navigation nationale ne puisse suffire à nos importations, c'est la terreur que cette insuffisance ne fasse monter le prix du fret à un taux défavorable à notre commerce; cependant il faudrait bien prendre garde que nous ne prétendons pas privilégier notre navigation d'une manière absolue, et qu'en toute circonstance nous lui donnons toujours la concurrence de la navigation du pays de la chose importée. Ainsi nous croyons que notre navigation doit suffire toujours, jointe à celle de l'Etat dont nous tirons les productions; ainsi, puisque nos navires et ceux des Américains peuvent nous apporter tous les tabacs de notre consommation, nous ne devons pas souffrir que les Anglais surviennent en tiers dans ces transports; ainsi, puisque nos navires et ceux des Espagnols suffisent pour nous apporter leurs laines, nous devons empêcher qu'un Hollandais vienne se rendre officieux entre eux et nous pour se donner un tributaire.

Mais nous devons l'étendre et l'augmenter, cette navigation, si elle est, dans tous les cas, suffisante réunie à celle de l'Etat qui nous fournit ses productions : nous devons viser à ce

(1) Nos exportations montent annuellement à 540 millions. En 1787, les seules exportations de nos denrées pour l'Angleterre, la Hollande, les villes hanséatiques et la mer Baltique, ont occupé 345,000 tonneaux de mer; nous n'y avons participé que pour 23,000 tonneaux, c'est-à-dire un quinzième; le bénéfice du fret de ces 345,000 tonneaux a été d'à peu près 15 millions; de ces 15 millions payés pour le fret de nos propres denrées, plus de 12 millions ont donc servi et servent annuellement à salarier des matelots anglais et hollandais.

qu'elle se suffise entièrement à elle-même ; nous devons prétendre à ce qu'elle ait bientôt aussi sa part dans les transports étrangers des peuples qui n'ont point de navigation, ou qui n'en ont qu'une insuffisante. Ce ne sera qu'à la faveur d'un *décret de navigation* que notre marine pourra prendre cet essor heureux qu'on a trop réprimé, et qu'elle atteindra bientôt le degré d'activité qui doit faire son partage ; car, nous ne pouvons nous le dissimuler, la marine française n'est pas ce qu'elle peut ni ce qu'elle doit être.

En effet, le commerce de France emploie, année commune, de 16 à 17,000 bâtiments, jaugeant ensemble plus d'un million de tonneaux ; et pour pourvoir à ce service, nous n'avons que 5,000 bâtiments, jaugeant à peine 600,000 tonneaux (1). Il résulte nécessairement de là que nous prenons à notre service au moins 10,000 navires étrangers, et que nous soudoyons en temps de paix, pour nos rivaux, un nombre considérable de matelots qu'ils retrouvent tout formés pour la guerre, et propres à agir contre nous-mêmes. N'est-ce pas en dire assez pour faire sentir à tous combien il est nécessaire, combien il est indispensable, combien il est instant d'augmenter notre marine, surtout par la construction, et d'exciter et d'encourager notre navigation ?

Nous ne saurions trop le répéter, nous avons une population immense dont une partie est inoccupée, et nous prenons à notre solde un grand nombre de matelots étrangers : nous avons de l'industrie, des moyens et des bras, cependant nous ne voulons pas créer nos propres instruments, les vaisseaux nécessaires à notre commerce. Enchaînés dans une honteuse indolence, nous ne dédaignons pas d'être les tributaires d'une industrie étrangère, de prendre à loyer les bâtiments de nos laborieux voisins, de les leur acheter souvent : nous ne nous effrayons pas enfin de soudoyer même leurs matelots ; nous ne nous offensoons pas de voir nos rivaux sillonner à nos frais les mers, en tout sens ; notre amour-propre ne s'en indigne pas, notre frivolité n'avait pas su le remarquer encore.

Pour posséder une marine, il faut avoir des vaisseaux et il faut les construire (2) : il faut avoir des matelots ; et, pour s'en donner, il faut se

livrer à la pêche : la pêche est le berceau de toute marine ; elle force à la construction, elle forme les meilleurs et les plus intrépides marins.

Sans doute l'on pourrait acheter des navires aux étrangers, et l'on croirait peut-être avoir une marine ; l'on aurait alors en effet une marine matérielle : mais de seuls vaisseaux ne font pas une marine. Pour se glorifier d'en avoir une, il faut posséder la précieuse réunion d'hommes et d'ouvriers qui créent les vaisseaux, les réparent et les meuvent. Une nation commerçante, une nation qui possède des colonies, une nation qui doit envoyer ses escadres dans toutes les mers, et porter des forces dans toutes les parties du monde, ne doit pas acheter, même à très bon marché, des navires : elle ne le doit pas, parce que la construction entretient ses chantiers et ses magasins, qui sont indispensables pour la guerre, parce que la construction forme des charpentiers, des forgerons, des calfats, des poulieurs, des voiliers, une infinité d'ouvriers de tout genre qu'on ne peut faire sortir de terre au moment du besoin, qu'on ne peut emprunter de ses voisins pour la guerre, qu'il faut enfin, dans ces temps malheureux, trouver chez soi pour n'être pas à la merci de ses ennemis et même de ses alliés.

Pour se donner une marine, il faut donc se livrer aux constructions et à la pêche, et remarquez que toutes ces choses se favorisent les unes les autres, et qu'elles se donnent une existence mutuelle. Si la marine naît de la construction et de la pêche, les besoins de cette marine donnent l'être aux constructions. Considérez donc que l'obligation absolue d'aller chercher les bois, les chanvres, et tous les matériaux nécessaires et indispensables pour ces constructions, donnent un plus grand mouvement à la navigation ; il faut, pour les transports nécessaires, et plus de navires, et plus de matelots : en résultat, le bénéfice du fret reste ; ces sortes de voyages établissent notre pavillon dans les différentes mers ; enfin, il résulte des relations commerciales qui augmentent la masse de nos échanges et de nos profits.

Nous avons entendu dire à quelques personnes qui n'avaient pas assez réfléchi sur la question ; nous avons entendu dire même à quelques officiers de mer, (et cela nous a plus étonné), que nous ne pouvions pas, que nous ne devions pas construire, parce que les premiers matériaux, les bois de construction nous manquaient, que la marine de l'Etat pouvait à peine se procurer les bois qui lui sont nécessaires, et que si le commerce venait ouvrir une nouvelle consommation, nous nous verrions bientôt dans une disette absolue. A cela, nous ne voulons répondre que par un fait péremptoire ; c'est que ce sont les deux peuples de l'Europe qui ont le moins, ou qui n'ont pas de forêts, qui ont la marine la plus prodigieuse, les Anglais et les Hollandais. Nous manquons de bois, il faut améliorer nos forêts, mais nous pouvons en acheter aux étrangers ; et, dans notre théorie, ce n'est qu'acheter une matière première, ce qui est toujours avantageux ; au lieu qu'acheter un vaisseau, c'est acheter un objet manufacturé, ce qui est toujours préjudiciable. Nous devons donc imiter l'industrie des Anglais et des Hollandais ; nous devons comme eux aller demander des matériaux aux peuples du nord. Il faut que les officiers de la marine militaire sachent et n'oublient jamais que c'est celle du commerce qui donne l'être à la leur. C'est le commerce qui forme et entretient cette pépinière de matelots et de marins que la trompette de la

(1) Nous imprimerons à la suite de ce rapport l'état des bâtiments du commerce français au 1^{er} janvier 1791.

(2) Les Anglais ont senti combien il était important de forcer à la construction : voici un de leurs règlements (acte exécutoire au 1^{er} août 1786) qui le prouve incontestablement :

« Aucun vaisseau de construction étrangère, excepté ceux qui ont été pris sur l'ennemi, et déclarés de bonne prise, ni aucun vaisseau reconstruit sur une quille ou fonds étrangers, *ci-devant permis*, ne peut jouir des avantages accordés à la construction britannique, quand bien même il serait de propriété anglaise, et équipé suivant la loi. Tous ces avantages demeurent restreints aux vaisseaux entièrement construits dans la Grande-Bretagne, l'Irlande, Jersey, Guernesey, l'île du Man ou dans quelques colonies, îles en Asie, en Afrique, en Amérique, qui sont actuellement ou qui étaient ou qui pourront être sous la domination anglaise.

« Un vaisseau reconstruit ou réparé en pays étranger, et dont les réparations excéderaient quinze shillings par tonneau d'encombrement du navire, ne sera plus réputé fonds anglais, et ne jouira plus des avantages y attachés, à moins qu'il n'y ait eu nécessité absolue de faire des réparations aussi considérables, ce que le maître sera tenu de faire attester par des experts, ainsi que par le consul ou autre officier britannique. »

guerre n'appela jamais en vain. Pour un vaisseau de ligne que l'on met sur les chantiers, il se construit 100 bâtiments de commerce; et c'est parce qu'il se construit des bâtiments de commerce, que la marine militaire trouve, lorsqu'elle en a besoin, et des charpentiers, et des ouvriers de tout genre. Ainsi, pour l'intérêt même de la marine militaire, il faut que le commerce construise : bien loin qu'il l'appauvrisse de bois, au contraire, en allant chercher ses approvisionnements, il s'occupera des siens; et ce n'est que parce que le commerce construira, qu'il pourra fournir plus abondamment et en tous temps aux grands ports de Brest, Toulon et Rochefort, des matériaux précieux et des ouvriers exercés. Mais, quoique par toutes ces raisons nous ayons démontré déjà la nécessité des constructions, nous prétendons prouver encore que l'avantage et la sûreté de notre commerce exigent que nous nous livrions à ce genre d'industrie.

La construction française est plus coûteuse que celle de l'étranger; mais aussi elle est beaucoup plus solide : ainsi ce ne serait pas se faire une juste idée du prix respectif de tel ou tel bâtiment de même tonnage, que de dire : voilà un bâtiment français de 300 tonneaux qui revient à 70 à 80 mille livres, par exemple, et un bâtiment américain de 300 tonneaux qui ne revient qu'à 50 ou 60 mille livres, parce qu'il faudrait calculer aussi que le bâtiment français vivra 20 ans, et que l'américain ne subsistera pas 15. Il faut balancer la différence du prix par celle de la durée; ainsi la disparité du *revient* n'est pas aussi énorme, en effet, qu'elle paraît l'être d'abord; ensuite, malgré cette disparité, l'avantage et la sécurité du commerce demandent que nous nous occupions de la construction.

L'étranger qui construit pour revendre ne s'attache pas à donner une grande solidité à ses bâtiments; il vise à l'économie pour établir à bon compte, et nous voyons arriver dans nos ports des navires séduisants à l'extérieur, et surtout agréablement peints, dont les dehors trompeurs masquaient des défauts réels, et trompaient toujours les acheteurs; les bonnes qualités étaient apparentes et fort préconisées, celles qui résultent de l'élégance, de la forme, de la légèreté, du grément, du renom de la marche, mais les vices restaient cachés et ne pouvaient se constater; c'étaient des bois spongieux, une fraude sur leur échantillon; c'était un bâtiment mal chevillé, c'était qu'on y avait épargné le fer; enfin le navire était agréable, mais il n'était pas solide; cependant c'est à cet édifice frêle et flottant que nous osons confier nos vies et nos fortunes!

Nous n'imaginons pas que l'on puisse croire que notre assertion soit erronée; si l'on pouvait le penser, que l'on daigne s'enquérir de l'opinion commune des ports; il n'y aura qu'une voix pour que tout chargeur prudent préfère le bâtiment français au bâtiment américain, par exemple, ou à ceux des autres nations qui construisent pour revendre; l'on apprendra que l'assureur circonspect refuse de prendre aucun risque sur ces mêmes navires, ou qu'il met à leur désavantage une différence sur la prime. Nous croyons donc avoir prouvé que, pour la sûreté du commerce, pour l'avantage de notre marine marchande, pour celui de notre marine militaire même, nous devons donner le plus d'activité possible à nos constructions navales : cela est donc bon en soi, mais cela devient encore plus indispensable, cela est même d'une nécessité rigoureuse et absolue, depuis que l'Assemblée nationale, gouvernée cer-

tainement par le principe que nous venons de développer, a prohibé comme *marchandise*, par son décret du 4 mars 1791, les navires étrangers.

Jusqu'ici, nous n'avons présenté que des considérations générales pour justifier les intentions de notre projet de décret de navigation; nous allons maintenant parcourir successivement les différentes divisions de notre commerce maritime, tâcher de démontrer comment et jusqu'à quel point chacune d'elle doit être assujettie à ce décret de navigation, ou comment elles peuvent être encouragées.

De la pêche.

Nous avons dit qu'une grande marine ne pouvait naître que de la pêche; c'est donc la pêche surtout qu'il faut exciter, qu'il nous faut agrandir, dont il nous faut multiplier l'activité.

La première mesure à prendre est de repousser le poisson de pêche étrangère; mais cette mesure n'aura jamais son effet que par la suppression des ports francs.

La seconde est d'accorder des primes, mais des primes assez tentantes (1) pour exciter à de puissants efforts, du moins jusqu'à ce qu'une nombreuse classe d'hommes se soit naturalisée pour ainsi dire dans ce métier hasardeux, qu'elle ait pris l'heureuse routine de cette profession, et que nous ayons assez perfectionné notre art dans toutes ses parties, pour que l'économie des frais et l'abondance des produits nous aient mis dans le cas de ne plus craindre la rivalité des autres peuples.

La pêche française actuelle emploie environ 1,500 navires, jaugeant environ 80,000 tonneaux; mais dans ce nombre sont compris ceux qui font la pêche du poisson frais, et ces bâtiments sont plutôt des grands bateaux que des navires.

Notre pêche peut être divisée en trois classes; savoir, la grande, la moyenne et la petite.

La petite pêche a pour objet le poisson frais, et peut occuper 1,000 grands bateaux.

La moyenne comprend la pêche du hareng, du maquereau, de la sardine, etc.; elle emploie 400 navires.

Enfin la grande pêche est celle de la morue et de la baleine, et cette pêche met en mouvement 100 navires qui s'expédient annuellement pour Terre-Neuve, la côte d'Islande et la mer du Nord.

Certainement ce tableau n'est ni brillant ni flatteur; nous désirerions qu'il fût infidèle : mais cet état ne doit pas être durable, lorsqu'on voudra

(1) Du 1^{er} janvier 1787. Les Anglais ont accordé pendant la durée de dix ans aux navires employés à la pêche sur le banc de Terre-Neuve, et de construction britannique, équipés suivant les lois, les primes ainsi qu'il suit :

« Tous ceux qui auront pris et débarqué dans les ports au nord-est, ou au sud de l'île de Terre-Neuve, entre le cap Saint-Jean et le cap Raye, dix milliers de morue avant le 15 juillet, et feront un ou plusieurs voyages au même port, alors les cent premiers navires arrivant auxdits lieux, ayant au moins douze hommes d'équipage, recevront une prime de 40 livres sterling; et s'ils ont moins de douze hommes, jusqu'à sept seulement, 25 livres sterling.

« Si les navires ayant au moins douze hommes d'équipage naviguent à la part au lieu de gages, il leur sera accordé 50 livres sterling; et s'ils ont moins de douze hommes d'équipage jusqu'à sept, 35 livres sterling; de plus, les équipages employés à la pêche, seront exempts de la presse. »

favoriser la pêche, lorsqu'on voudra sentir qu'elle est une agriculture secondaire qui demande peu d'avances pour restituer beaucoup sous très peu de temps; elle peut devenir beaucoup plus importante et bientôt infiniment féconde.

Sans compter ce que la fraude nous verse, les étrangers introduisent annuellement en France pour 3 millions de poissons salés de toutes sortes (1) : nous ne suffisons pas à beaucoup près aux besoins de nos colonies; enfin nous pouvons augmenter considérablement la consommation du royaume, en rendant plus commune et mettant plus à la portée de tout le monde une denrée saine et agréable telle que la morue, une denrée d'autant plus précieuse qu'elle doit, dans bien des circonstances, réparer la disette qui peut résulter, soit de la mortalité des bestiaux, soit de la rareté des fourrages, qui ne permettrait pas de faire d'élèves en ce genre. D'après cela, nous pouvons et nous devons beaucoup augmenter notre pêche, nous le pouvons pour la pêche en elle-même; nous le devons pour accroître le nombre de nos matelots, et pour ranimer et vivifier notre marine. Ce n'est donc pas exagérer que de dire que nous devons tripler nos armements pour la pêche : car, enfin, nous devons faire nos propres approvisionnements, nous devons fournir à ceux de nos colonies, nous devons reprendre ceux du Portugal, de l'Espagne, de toute l'Italie que nous faisions autrefois.

Pour favoriser notre pêche, nous avons déjà indiqué la prohibition du poisson étranger et les primes; nous indiquerons encore la faculté de s'approvisionner à l'étranger de sels de meilleure qualité que le nôtre et de moindre prix, et il conviendra de placer dans le décret de navigation une disposition par laquelle nous allégerons, pour les pêcheurs, certains droits qui peuvent, sans autant d'inconvénients, peser plus tôt et davantage sur les autres classes de navigateurs.

Du cabotage.

Si la grande pêche est une des branches les plus intéressantes de notre commerce maritime, le cabotage est celle qui la suit immédiatement dans l'ordre de l'intérêt général. Le cabotage forme aussi d'excellents matelots et en très grand nombre; il les forme sans jamais les détruire, et il les tient constamment sous la main de l'administrateur, de manière qu'au moment où la guerre vient à éclater, les nombreux matelots du cabotage deviennent la première ressource de l'Etat, et sont nécessairement les premiers employés pour sa défense. Il n'est douteux pour personne que le cabotage ne soit la seconde base de notre navigation; elle est très certainement l'école active de nos marins; ce n'est qu'à cette branche de commerce, comme à leurs pêches, que les peuples du Nord doivent la prospérité de leur navigation, et particulièrement que la Hollande doit sa puissance et ses richesses.

Notre cabotage n'est peut-être pas encore assez créé pour que nous puissions vous proposer des dispositions généralement prohibitives au préju-

dice des étrangers; mais au moins devons-nous absolument prohiber notre cabotage intérieur; et quant au cabotage en général, devons-nous le favoriser tellement, sinon par des primes, au moins par des faveurs et des facilités qui lui seront particulières, qu'il cesse enfin de lutter avec un désavantage marqué contre les nombreux rivaux que nous donnent la Hollande, l'Angleterre, la Suède et le Danemark.

Nous croyons donc devoir proposer que le cabotage de France en France soit absolument et entièrement interdit aux étrangers.

Que le caboteur ne soit assujéti à prendre de congé que toutes les années et non point à chaque voyage.

Que le petit caboteur, c'est-à-dire, celui qui navigue sur une seule mer, soit exempt de droit de feu.

Qu'il soit pareillement exempt de la retenue des 4 deniers pour livre sur les gages.

Enfin qu'il soit permis au capitaine caboteur d'engager des apprentis pour 4 à 5 ans, en l'assujettissant à ne les pas prendre au-dessus de l'âge de 14 à 15 ans, à la charge aussi par lui de les vêtir et nourrir pendant la durée de l'engagement.

Navigations des colonies.

Le commerce des colonies est le plus précieux de tous pour la France; il est le plus vaste et le plus important auquel elle puisse se livrer; il est celui qui lui soit le plus essentiel de conserver. Ce commerce immense dans son étendue, infini dans ses détails, intéresse tous les Français, l'agriculteur et l'artisan, l'homme de mer et le manufacturier, le riche comme le pauvre; il vivifie nos ports de mer (1), il met en mouvement tous les ateliers de l'industrie; enfin ce commerce, le plus brillant et le plus utile apanage de la France, lui donne tous les ans une balance en sa faveur de 70 à 80 millions. Il y a beaucoup à dire sur les colonies, surtout dans un moment où des hommes qui ne connaissent pas le prix de ce qu'ils jouent, semblent en avoir fait l'enjeu d'un débat philosophique; mais nous ne perdrons pas de vue que nous ne devons considérer les colonies dans le sujet que nous traitons, que sous leur rapport avec notre navigation.

Nous devons en avoir la navigation exclusive; les étrangers ne doivent pas être admis dans les colonies (2); nous pouvons fournir à tous leurs approvisionnements, et nous le pourrons maintenant plus que jamais. Jusqu'en 1767, nos co-

(1) Le commerce des colonies emploie 600 navires.

(2) Voici à l'égard des colonies anglaises les dispositions du bill appelé : *Acte de navigation*, passé par le Parlement en 1660, sous Charles II, d'après les vues données par Cromwel :

« Art. 1^{er}. Il ne sera porté ni importé aucune denrée ni marchandise dans toutes les colonies anglaises d'Asie, d'Afrique et d'Amérique, que par vaisseaux anglais.

« Art. 2. Aucune personne née hors des États du roi d'Angleterre, ou non naturalisée, ne pourra exercer aucun commerce dans lesdites colonies, ni pour elle, ni pour les autres.

« Art. 3. Aucune marchandise d'Europe ne pourront être portées en Angleterre par d'autres vaisseaux que ceux des États où croissent et se fabriquent ces marchandises. Il est ordonné que les sucres, tabacs et autres marchandises du cru des colonies anglaises ne pourront être apportées en Europe que dans les lieux appartenant à l'Angleterre. »

(1) Nous sommes annuellement tributaires de l'étranger de 700,000 livres pour les rogues de maquereau et de morue dont on se sert en Bretagne pour l'appât de la sardine, tandis que nous pourrions nous les procurer par nous-mêmes, et que nous trouverions encore l'avantage d'occuper un grand nombre de femmes et d'enfants à la préparation de ces rogues dans les ports où l'on arme pour la pêche du maquereau.

lonies avaient été fermées aux étrangers; encore ne les admit-on alors qu'à Sainte-Lucie pour les îles du vent, et au môle Saint-Nicolas pour Saint-Domingue : le motif de cette concession faite aux colonies, fut de leur procurer le débouché des sirops et taffias dont la France ne leur permettait pas même l'entrepôt; mais aujourd'hui que nous leur avons donné cette juste facilité, nous devons leur retirer une liberté fatale à nos intérêts.

L'exclusion absolue des étrangers, voilà donc le moyen le plus infaillible de faire prospérer notre navigation de l'Amérique.

Nous allons présenter différentes dispositions qui pourraient d'ailleurs contribuer pour beaucoup à ce but salutaire.

Nous croyons que les abus qui existent dans l'administration de la justice, nuisent beaucoup à l'activité de la navigation. Les tribunaux favorisent en général les lenteurs des paiements; et le retard des recouvrements, en prolongeant le séjour du navire dans les colonies, renchérit de beaucoup cette navigation : la justice sert peu le créancier, il faut la présence du navire sur les rades pour stimuler le débiteur; il faut l'importunité du vendeur pour obtenir les recouvrements; enfin, les voyages sont éternels; les navires restent 6, 8, jusqu'à 10 mois dans la colonie, et les frais d'une pareille navigation deviennent énormes et ruineux.

Il est donc nécessaire que la justice soit mieux administrée dans les colonies, et que l'on prenne les moyens d'y assurer les paiements.

Nous indiquerons ensuite que la navigation des colonies doit être affranchie du droit très lourd de 360 livres pour 6 engagés, auquel sont assujettis les navires ayant la destination des colonies.

Que les passages au compte du roi doivent être réglés comme ceux du commerce, et ne point être rabaissés à un taux qui met l'armateur en perte, et grossit les frais de son expédition.

Que les déserteurs doivent être punis sévèrement, et que les gages qui leur sont acquis au jour de leur désertion, doivent être au moins attribués à l'armateur qui en souffre, pour lui tenir lieu de l'indemnité de ce qu'il peut lui en coûter en remplacements, qui sont toujours infiniment frayeux dans ces contrées lointaines.

Enfin, que tous les frais d'expédition doivent être modérés à un taux qui soit encourageant et non point vexatoire (1).

Navigaton dans l'Inde.

La suppression du privilège de la Compagnie des Indes vient d'ouvrir à la navigation française une carrière immense et lucrative; mais une pareille navigation dans des mers aussi lointaines ne doit pas être abandonnée à ses seules forces, à ses propres efforts : autant pour la dignité du nom français que pour l'intérêt

national, elle doit être protégée par le gouvernement. Cette navigation réclame donc des établissements qui lui promettent la sûreté dont le commerce a toujours besoin, et sans laquelle il ne peut fleurir. Cependant nous avons vu mériter et même consommer l'abandon du plus considérable établissement qui nous reste dans l'Inde, de Pondichéry. Cette place, dont les fortifications venaient d'être relevées à grands frais, et qu'il eût été moins inepte d'abandonner dans sa nudité; cette place à laquelle il ne manque qu'une garnison et quelques vaisseaux, doit être, dans des moments d'alarme et de danger, le refuge et l'asile de tous les vaisseaux français dispersés sur les mers de l'Inde : il faut donc la maintenir dans un état de force et de puissance qui lui permette de donner la protection que son assiette promet; il faut que, sous son abri protecteur, notre commerce réfugié puisse attendre du moins les secours d'Europe et l'assistance de la métropole. Il convient donc que les fortifications de Pondichéry soient achevées et entretenues; il est nécessaire qu'il y soit envoyé et maintenu une garnison suffisante, et qu'il soit affecté à la station de Pondichéry au moins un vaisseau et 6 frégates.

Des mesures secondaires, mais toujours des mesures de protection, doivent être prises également pour nos établissements à Chandernagor, à Mahé, pour nos comptoirs à Surate, Moka, etc. : la prospérité de notre commerce dépend de la stabilité et du bon état de ces divers établissements.

La nation entretient pour le secours de notre navigation des pilotes à l'entrée du Gange; mais ils n'y sont pas en nombre suffisant; et bientôt que cette navigation va devenir bien autrement active, ils y suffiront bien moins encore. Ils sont au nombre de 4; il faudrait les porter à 12, et leur donner 6 à 8 bâtiments (bats dans le pays) de 130 à 200 tonneaux, afin qu'ils fussent en état de donner un secours effectif et constant au commerce.

Voilà pour l'assistance; mais c'est par l'économie des frais qu'on aide surtout et qu'on favorise la navigation. Il faut donc, pour qu'elle ne soit pas rançonnée, puis découragée, il faut que le gouvernement solde suffisamment les pilotes du Gange, et qu'ensuite le droit de pilotage, perçu sur le commerce français, soit autant modéré que possible, mais surtout bien déterminé. Il faut que les agents du gouvernement soient si sévèrement surveillés, qu'ils ne puissent plus mettre à contribution les navigateurs français (1), et que le commerce n'ait plus à se plaindre de ces exactions plus funestes que des pirateries, de ces exactions perfides qui l'exilaient des rades où l'intérêt et les besoins de la métropole l'appelaient le plus.

De la navigation de l'Île-de-France et de Bourbon.

On ne peut parler du commerce français dans l'Inde et de Pondichéry, sans parler aussi des îles de France et de Bourbon, qui sont pour nos navigateurs comme les portes de l'Inde : ne fussent-elles pour nous qu'un poste avancé, qu'un hospice, qu'un lieu de relâche, ces deux îles seraient pour nous infiniment importantes. Mais combien ne nous sent-elles pas plus précieuses encore,

(1) Nous ne garantissons rien; mais on nous a avancé que l'agent de la nation à Surate avait eu la prétention d'exiger des subrécargues français, pour son droit, une roupie et demie par balle.

(1) Voilà ce qu'il en coûte à Saint-Domingue à un navire anglais de 300 tonneaux, pour s'expédier :

Pour le renouvellement du congé.....	45 liv.
A l'amirauté.....	146
Pour les visites au procureur du roi.....	198
Aux deux charpentiers pour la visite.....	24
Visite du coffre de chirurgie.....	21
Gratification au bureau des octrois.....	66
Gratification au bureau des classes.....	66
Gratification à l'amirauté.....	66

632 liv.

puisqu'elles sont en même temps de riches colonies qui fournissent à notre commerce des objets d'échanges extrêmement avantageux !

Ce que nous avons dit sur les colonies en général, s'applique aussi à celles-ci ; nous devons en avoir la navigation exclusive.

Il intéresse surtout à notre navigation que les Américains du continent n'aient point le libre accès de ces îles, dont les produits doivent être à nous sans partage ; il importe à notre construction, qui est si étroitement liée à notre navigation, qu'ils ne viennent pas y vendre leurs navires, et frustrer par là la métropole d'une fourniture dont le privilège légitime lui appartient, et des retours que, par un nouveau larcin, ils ravissent au commerce national.

Nous ne saurions trop le répéter, rien ne dé courage plus la navigation que l'énormité, que l'exagération des frais : or, ceux de l'amirauté de l'île de France étaient excessifs ; et pour ne citer qu'un exemple, nous dirons que le droit de 2 1/2 0/0 accordé au greffier par l'ordonnance des administrateurs sur les ventes judiciaires, est un droit désastreux au commerce, et qu'il est scandaleux d'avoir vu le greffier percevoir, il n'y a pas longtemps, 12,500 livres, sur un capital de 500,000 livres.

Navigation d'Afrique.

Celle que nous pouvons établir au Sénégal peut devenir très considérable et très importante : la gomme est la principale production de cette côte, et la consommation de cette marchandise en Europe va toujours en augmentant. Si nous n'avions pas eu la maladresse de nous donner, par le traité de Paris, les Anglais pour concurrents sur la rade de Portendic, où la gomme se recueille, nous eussions pu donner à notre navigation au Sénégal un degré d'activité dont nous ne connaissons pas bien la mesure ; mais nous pouvons prendre encore une belle part dans ce commerce intéressant. Laissons faire à la liberté à laquelle il vient d'être rendu : nous nous bornerons à demander pour la protection de notre navigation dans ces parages, que 2 ou 3 corvettes y soient stationnées pour y prêter protection et secours aux navigateurs français.

Nous faisons, tant sur la côte occidentale que sur la côte orientale de l'Afrique, un commerce considérable, mais susceptible encore d'une très grande extension. Nous pourrions tirer plus parti de celui de la gomme, de la poudre d'or, du morfil ; nous pourrions, dans l'île de Madagascar, où nous avons abandonné notre établissement, exploiter un grand commerce de gomme, de riz, d'une espèce d'épice nommée *rabina sara* ; nous pourrions enfin y fonder la culture des muscadiers, géofliers et poivriers dont nos pépinières de l'Île-de-France nous fourniraient le plant.

Il faudrait, pour que notre commerce prit plus d'énergie et plus d'ascendant dans ces contrées, que le gouvernement français y eût plusieurs forts avantageusement placés et distribués avec intelligence, et nous n'en avons qu'un à Juda ; il serait nécessaire qu'il y eût un consul de notre nation dans les îles portugaises du *Prince* et de *Saint-Thomé*, où nous relâchons souvent, et où nous sommes imposés à des droits rigoureux de douanes, d'ancrage, de relâche, etc. Pour étendre nos relations et les rendre plus

lucratives, en nous éloignant des concurrents, le gouvernement devrait fournir à nos navigateurs les moyens de pénétrer sur la côte orientale dans plusieurs baies où ils n'ont point encore osé s'engager, parce que le gisement des terres n'est déterminé par aucune carte satisfaisante qui puisse être remise dans les mains de nos marins, par aucune carte qui puisse leur présenter l'état des sondes et la sûreté du mouillage des différentes baies qui pourraient les recevoir, et leur fournir, au moyen des fleuves qui viennent toujours s'y jeter, la faculté de pouvoir pénétrer plus ou moins avant dans les terres : et ce que nous demandons, le gouvernement peut l'accorder au vœu du commerce, à l'intérêt de son accroissement, pour ainsi dire sans frais pour l'État. Il ne s'agirait que d'embarquer sur les frégates qui vont dans les mers de l'Inde, des ingénieurs chargés de déterminer le gisement des terres de cette côte orientale de l'Afrique, d'en lever le plan exact, et d'en constater les sondes.

Tout cela favoriserait et exciterait beaucoup sans doute le commerce de l'Afrique ; mais les primes sont encore l'encouragement le plus puissant et le plus nécessaire : ces primes ont été fixées jusqu'ici à 40 livres du tonneau ; nous ne croyons pas qu'elles puissent être réduites. On nous verra cependant convenir qu'il est à propos d'apporter une grande et sévère vigilance sur la manière abusive dont on établit la jauge des navires. Les amirautés, entre mille reproches, ne se laveront jamais de celui de s'être prêtées à toutes les malversations des jaugeurs, ou d'avoir fermé les yeux sur leurs prévarications. Le navire, au gré de l'armateur, jaugeait peu pour payer et beaucoup pour recevoir : cet armateur avait à sa disposition des certificats de jauge, où le même navire offrait une différence scandaleuse, mais toujours favorable aux différentes spéculations du maître, et dans l'objet des primes, toujours préjudiciable au Trésor public qui devait les acquitter. Il faut donc conserver et perpétuer les primes en en corrigeant les abus : nous en indiquerons nous-mêmes les moyens (1).

Navigation aux Etats-Unis de l'Amérique.

Nous avons dû compter sur l'amitié des Américains, nous avons dû en espérer quelque faveur : nous avons fait cause commune avec eux, nous les avons accueillis dans la faiblesse et le malheur, nous avons combattu pour leur liberté, nous avons scellé de notre sang l'acte de leur indépendance ; nous n'avons jamais dû en attendre dans leur état actuel, et dans l'éloignement qui nous sépare, ni appui, ni secours ; nous n'en avons pu espérer que les faveurs du

(1) L'on trouvera à la suite de ce rapport un projet de décret qui offrira une méthode uniforme et sûre pour le jaugeage des navires ; nous y joindrons une table de diviseur qui rend cette méthode infiniment facile. Ce travail ne nous appartient point ; il avait été ordonné par M. de Castries, ministre de la marine, et il fut près de devenir une loi en 1787. Différentes circonstances y mirent obstacle ; ce règlement resta dans les cartons des bureaux, et il nous a été remis par M. Pouget pour le faire prospérer. Nous avons approprié ce règlement à la nouvelle organisation, et nous désirons qu'il soit accueilli par l'Assemblée nationale, s'il lui reste le temps de le prendre en considération. Au surplus, nous le léguons à la législature qui va nous remplacer.

commerce. Cependant, quel est celui que nous faisons avec eux, et de quels avantages notre navigation jouit-elle dans les ports des États-Unis ? Les Américains tirent tout de l'Angleterre ; ils repoussent en quelque sorte, avec une antipathie dédaigneuse, les marchandises françaises.

Dans leurs ports, nos navires sont assujettis à des droits beaucoup plus considérables que ceux que nous percevons en France sur les bâtiments ; et quelques-unes de nos marchandises (quoique nous devions être traités et qu'on prétende nous traiter comme la puissance la plus favorisée), quelques-unes de nos marchandises, disons-nous, payent en effet des droits plus forts.

Un navire américain de 170 tonneaux payait tout à l'heure, dans les ports de France, 184 livres de droits ; un navire français du même tonnage paye, dans tous les ports du continent américain, suivant l'acte du nouveau congrès, du 4 juillet 1789, 503 livres ; les sels de France payent, dans les ports des États-Unis, le même droit que les sels du Portugal et d'Espagne, et cependant ceux-ci valent moitié ou les deux tiers plus que les nôtres. Ce n'est donc pas payer en effet le même droit ; c'est idéalement payer autant, mais c'est en effet payer plus.

Notre navigation aux États-Unis de l'Amérique ne peut pas être importante, et ne nous promet pas d'accroissements (1) ; elle ne peut être importante, parce que nous ne pouvons qu'en exporter, et que nous ne pouvons y importer. Notre navigation ne peut point y devenir active, parce que nous ne pouvons y porter des cargaisons d'entrée : nous y prenons une cargaison de sortie, les tabacs de notre approvisionnement ; mais nous allons les chercher sur lest. Ne nous promettons donc jamais une navigation bien animée avec les ports des États-Unis ; mais, si nous ne pouvons nous promettre de naviguer chez eux fructueusement, ne souffrons pas qu'ils s'immiscent dans notre propre navigation, dans la navigation de nos colonies. Si ces contrées ont besoin des productions du continent américain, pourquoi n'irions-nous pas les y chercher nous-mêmes pour les leur porter ? pourquoi tolérons-nous le commerce interlope des Américains dans nos colonies ? pourquoi nous laissons-nous frustrer, et d'une navigation importante, et des retours précieux qui doivent alimenter notre commerce avec l'étranger ? C'est là-dessus qu'il faut porter un œil vigilant ; ce sont ces abus destructeurs de notre commerce et de notre navigation qu'il faut réprimer. S'il est vrai que les États-Unis d'Amérique soient appelés à la possession future de l'Archipel américain, n'accélérons pas nous-mêmes cette catastrophe, en travaillant à l'augmentation de la puissance de ceux qui doivent nous dépouiller. Les Américains doivent être encore longtemps faibles et pauvres ; et ce n'est que par le commerce qu'ils peuvent sortir de cet état.

Contrairions donc par tous les moyens légitimes tout ce qui peut agrandir leur commerce, puisque ce commerce doit les mener à la puissance, et cette puissance à notre dépouillement.

Nous devons jouir encore longtemps de nos

colonies (1) ; mais, quelle que soit la marche des événements, nous prolongerons d'autant plus cette jouissance, que nous rendrons moins hâtive la puissance des États-Unis.

Navigation en Turquie.

Le commerce de la Turquie est pour nous de la plus grande importance ; il emploie plus de 600 navires. Ce commerce nous approvisionne des matières premières les plus essentielles aux arts et aux manufactures de la France ; il nous fournit des cotons, des laines, des galls, des aluns, des huiles, des soudes, des soies, des fils de chèvre, de la cire, du cuivre, des drogues, des cuirs et des blés ; il nous procure particulièrement le débouché de nos draps de Languedoc, d'une infinité de petits lainages, d'une masse considérable de nos denrées coloniales. Un pareil commerce, une pareille navigation ne sont pas à négliger, et il y a bien peu de choses à faire pour les seconder efficacement.

Nous sommes les plus anciens alliés des Turcs ; nous en avons toujours été particulièrement favorisés, à l'exclusion de toutes les autres nations. Pour conserver ces avantages, nous n'avons rien à faire, sinon d'être religieux observateurs des traités qui existent entre nous et le Grand-Seigneur. Eh ! comment ne les observons-nous pas, puisque ces traités sont tels que les Français et leur commerce jouissent de la plus grande faveur dans tous les États de la domination ottomane ? Nos ambassadeurs ont à Constantinople, sur tous les autres ambassadeurs, une prééminence que nous n'apprécions que parce qu'elle sert à témoigner quelle est la considération qui nous y est accordée. Nos consuls dans toutes les Echelles ont constamment obtenu et conservé les plus hautes prérogatives.

Nous pouvons bien facilement nous maintenir dans tous les avantages que nous avons dans ces contrées. Il ne nous faut d'abord, comme nous l'avons déjà dit, qu'observer les traités existants ; il ne nous faut envoyer auprès des Turcs que des sujets distingués capables de se faire honorer, et de contenir les Français sous leurs ordres dans le respect des lois du pays.

Il faut frapper les Turcs par les objets extérieurs : nous devons donc aussi environner de quelque faste les ambassadeurs que nous leur envoyons ; nos consuls doivent déployer une certaine magnificence dans les différentes Echelles où ils sont distribués ; enfin nous devons montrer aux yeux des Ottomans un grand appareil de puissance ; et plus pour une utilité réelle que par une vaine ostentation, nous devons faire paraître de temps à autre à Constantinople, dans l'Archipel, dans toutes les Echelles du Levant, quelques escadres, ou au moins quelques vaisseaux de guerre, accompagnés de tout ce qui peut en rendre le spectacle imposant.

(1) Voyez à la fin du rapport l'état et le tableau de la navigation des Américains pendant un an, et considérez comment nous y figurons. Vous observerez cependant que, pendant cette année, nous avons tiré du continent américain, beaucoup de subsistances, et que nous avons dû y envoyer un plus grand nombre de vaisseaux que de coutume.

(1) Du moins cela est abondamment à notre prudence ; car si nous nous laissons dominer par nos prétendus philosophes, par nos sectaires enthousiastes, sans doute, sous très peu de temps, nous aurons perdu nos plus belles, nos plus riches colonies ; alors, plus de marine, notre navigation aura perdu son but le plus important ; plus de manufactures, nous aurons perdu l'un des plus considérables de nos débouchés ; plus de commerce, nous aurons perdu la balance qui nous le rendait avantageux.

Navigation du nord.

Nous pourrions dire en quelque sorte que c'est pour nous un champ tout neuf à défricher : le pavillon français est à peine connu dans les mers du nord. Cependant la France peut y établir de grandes relations de commerce ; et les matériaux indispensables et d'un grand encombrement qu'elle est obligée d'en tirer, doivent considérablement et bien avantageusement augmenter notre navigation. Le commerce de la Baltique occupe aujourd'hui 5,000 navires ; de ces 5,000 navires, 1,800 appartiennent à l'Angleterre, 800 à la Hollande, et à peine 40 à la France. Cela doit-il rester ainsi, lorsque nos vins, nos sels, nos fruits secs, nos huiles et nos savons, nos denrées coloniales font à peu près le fonds de toutes les cargaisons expédiées pour la Russie ? Lorsque nous tirons de ces contrées la plus grande partie de nos munitions navales, des mâtures, des chanvres, des goudrons, des fers pour l'approvisionnement de nos chantiers et de nos arsenaux, ne devons-nous pas reprendre la propriété usurpée de nos propres transports ? Combien cet emploi, combien ce service augmenterait notre marine ! Nous mettrions en mer 2,000 navires de plus ; nous emploierions de plus 10 à 12,000 matelots. La navigation du nord est la plus propre à former de bons et robustes marins ; elle a cela d'autant plus avantageux encore, c'est qu'elle n'en consomme pas. Mettons aussi en ligne de compte que nous appauvrissons toujours la navigation des étrangers de tout ce que la nôtre prend d'accroissement. Il n'y a jamais qu'une masse de transports à faire ; elle est toujours la même, ou elle varie peu. Il est bien certain que, si nous reprenons nos droits, que si nous faisons notre part légitime de navigation, celle qui nous appartient exclusivement, celle de nos propres approvisionnements, alors nous en frustrons l'étranger ; alors, lorsque nous faisons nous-mêmes ce qu'il faisait pour nous, nous le réduisons à l'inaction, parce qu'il ne peut pas faire ce qui n'est plus à faire : enfin, dans ce sens et au figuré, lorsque nous mettons en mer un nouveau navire de plus, nous en brûlons un à l'étranger.

Le gouvernement a senti l'importance du commerce et de la navigation du nord. En 1784, pour y exciter les armateurs français, il accorda une prime et différentes faveurs à ce négoce, et nous devons à M. de Montmorin l'un des traités de commerce qui ait été fait avec le plus d'intelligence par des négociateurs français, le traité de commerce signé en janvier 1787, pour 12 années, avec la Russie. Néanmoins notre commerce n'a encore jusqu'ici tiré aucun parti de celui du nord, parce que c'est un commerce qu'il faut en quelque sorte fonder, et que des rivaux puissants et déjà naturalisés emploient tous les moyens de nous empêcher d'y prendre part.

D'abord, la prime de 10 livres par tonneau accordée par l'arrêt du conseil du 25 septembre 1784, pour la première année, et décroissant pour les autres pendant 4 ans, était trop faible : nous croyons qu'il faut la porter à 20 livres pendant 8 ans ; nous imaginons aussi que jusqu'à ce que les Français se soient ancrés en Russie, et même pour y favoriser les établissements particuliers, nous devrions donner, non pas un privilège à une compagnie (nous écarterons des mots que suit toujours la défaveur et qui ne rendraient pas bien notre

idée), mais que nous devrions donner à quelque grande société de commerce l'assurance de l'approvisionnement exclusif des ports de Brest et de Toulon pendant un certain nombre d'années. Observons que ce n'est pas là un privilège, mais un marché tel que le gouvernement est dans le cas d'en faire pour beaucoup de fournitures ; que quand ce serait un privilège, il ne serait pas établi sur des Français, mais conquis sur des étrangers, sur des Anglais particulièrement, puisque ci-devant, et même à présent, les particuliers, et même le gouvernement, n'ont jamais acheté de la première main, mais des Anglais et des étrangers, qui ont en Russie des comptoirs et des facteurs pour accaparer les productions, et que ces étrangers ne revendaient ensuite à la France qu'à gros bénéfices, et qu'après s'être approprié, pour le service de leur nation, les meilleures et les plus avantageuses fournitures ; enfin nous croyons que, pour exciter à la navigation du nord, il faut accorder aux navires qui s'y consacreront, une prime de 20 livres par tonneau, dans le cas cependant où ils n'iront pas sur lest ; et nous pensons qu'il est essentiel d'occuper sérieusement nos négociateurs d'un traité de navigation et de commerce avec la Pologne.

Navigation en Suède et en Danemark.

Notre traité de 1741 avec la Suède, confirmé par la convention de 1784, qui substitue Gothenbourg pour notre entrepôt à Wismar, qui nous avait d'abord été assigné, nous donne tous les avantages que nous pouvons raisonnablement demander aux Suédois.

Nous conviendrons que nous avons peut-être payé bien cher l'échange de l'entrepôt de Wismar par l'île de Saint-Barthélémy aux Indes occidentales, dont nous avons abandonné l'entière propriété à la Suède : mais ceci est une affaire consommée. Si notre navigation n'est pas plus active en Suède, nous n'avons rien, à cet égard, à demander aux Suédois ; c'est à nous à faire pour cela tout ce qu'il faut, et ce qu'il faut, ce sont des primes encourageantes.

Quant au Danemark, nous sommes absolument dans le même cas : d'ailleurs, nous devons lui demander une parfaite réciprocité. Nous traitons les Danois en France comme les nations les plus favorisées : nous présentons à examiner si par le dernier traité que nous ayons avec cette puissance, traité du 23 août 1742, nous jouissons chez eux d'une faveur semblable.

Navigation en Espagne.

Les traités, le voisinage, nos relations, et surtout la politique, nous lient impérieusement à l'Espagne. Nous sommes en contact en Europe, nous sommes en contact à Saint-Domingue : nos intérêts sont mêlés, confondus et communs, dans l'un comme dans l'autre hémisphère. Nous devons donc resserrer encore les liens qui unissent les Français et les Espagnols : cette union fera notre force respective ; elle doublera nos moyens, et c'est la marine de l'un comme de l'autre Etat qui doit surtout acquérir une grande énergie de cette union nécessaire.

Si nous avons pu paraître négliger des alliés qui ne peuvent jamais nous être étrangers, si plutôt eux-mêmes ont cru pouvoir s'isoler de

nous, et s'ils ont pris quelque défiance de nos sentiments pour eux, nous devons nous empresser de faire cesser des soupçons inquiets, et la nation doit ratifier bientôt le traité solennel qui rendra plus indissolubles et plus éternels les liens qui doivent unir les deux peuples.

Certainement nos ministres ne négligent pas, en ce moment, une négociation si importante, et nous aurons bientôt justice des droits onéreux dont on vient récemment en Espagne de charger le commerce français : l'on doit insister surtout à faire alléger ceux qui sont perçus sur notre navigation, et nous-mêmes, nous devons l'affranchir des droits énormes que paye à Cadix notre navigation, sous le nom de droit de *consulat* et de *Saint-Louis* ; on au moins les modifier tellement, que cette navigation n'en soit plus accablée.

Nous avons peu de choses à dire sur notre navigation avec la Sardaigne, Gênes, Venise, la Toscane, les Etats du pape, Naples et l'Empire. L'on peut appliquer à la navigation particulière de ces lieux différents, ce que nous avons observé déjà sur la navigation en général ; mais, quand même les choses devraient rester sur l'ancien pied, toujours faudrait-il réclamer dans ces divers Etats une juste réciprocité, et ne jamais souffrir que nous ne jouissions pas chez eux des mêmes faveurs que nous leur accordons chez nous. Le gouvernement doit toujours avoir l'œil ouvert sur ce qui se passe chez nos voisins : rigide observateur des traités, il en doit toujours réclamer l'exécution ; sa vigilance doit épier le mouvement du commerce de nos rivaux, pour chercher les moyens de mettre toujours le nôtre en équilibre ; le plus petit droit doit être compensé par un droit pareil ; une prime doit commander une prime, une prohibition doit en appeler une autre.

Quant à l'Angleterre et à la Hollande, nous ne pouvons jamais espérer d'établir chez eux une navigation lucrative. En Angleterre, l'acte de navigation nous repousse ; et comme si ce n'était pas assez, les droits excessifs qui se perçoivent sur nos vaisseaux, nous interdisent absolument l'accès de leurs ports. Les droits de feux sont ruineux pour nous ; et ceux de pilotage sont si énormes, qu'un navire français ne monte et ne redescend point la rivière de Londres sans laisser dans les mains des pilotes de la Tamise la portion la plus réelle du fret qu'il poursuit. La sobriété, nous dirons plus, la parcimonie, l'avargice des Hollandais, le bas prix de l'intérêt de l'argent chez eux, feront toujours que leur navigation sera moins chère que la nôtre. Nous ne pouvons donc point rivaliser avec eux chez l'étranger, encore moins chez eux-mêmes.

Nous avons rapidement fait passer en revue sous vos yeux les différentes branches de notre navigation ; vous avez vu que là il fallait la soulager de certains tributs, ici l'exciter par des primes, partout la favoriser d'une protection puissante et soutenue. Mais nous terminerons dans le même sens que nous avons commencé ; nous dirons que c'est par la prohibition, par l'exclusion des étrangers, autant que les traités existants peuvent nous le permettre, que nous pouvons servir plus efficacement notre navigation.

Rien n'est plus important que le décret que nous provoquons ; rien ne sera plus salutaire que son effet, rien de plus avantageux que ses conséquences.

Nous savons apprécier l'emploi du temps : il faut être sobre de paroles et même de raisons. Voici le projet de décret que nous avons l'hon-

neur de vous proposer comme la base d'un décret de navigation (1).

L'Assemblée nationale, après avoir entendu son comité d'agriculture et de commerce, décrète :

Art. 1^{er}.

Aucun navire ne sera à l'avenir réputé français, et ne jouira des avantages attachés aux nationaux, s'il n'est de construction française, c'est-à-dire, construit dans un port sous la domination de la France, ou s'il n'a été pris sur l'ennemi et déclaré de bonne prise, ou confisqué légalement ; enfin si les capitaine, officiers et les deux tiers de l'équipage au moins, ne sont pas français : les navires, quels qu'ils soient, naviguant en ce moment sous la bannière de France, et reconnus par les amirautés pour être de propriété française, conserveront ce caractère, et seront censés navires nationaux.

Art. 2.

Le petit cabotage ou le transport de telles marchandises que ce soit, ne pourra être fait d'un port de France à un autre port de France que par navires nationaux. Il est défendu à tout étranger de faire cette navigation intérieure, sous peine de confiscation du bâtiment.

Art. 3.

Aucune marchandise quelconque ne pourra être importée que par des navires français, ou par ceux appartenant aux Etats où ces mêmes marchandises ont pris leur origine.

Art. 4.

Les traités existants entre la France et les différentes puissances seront maintenus et exécutés jusqu'à leur expiration, et ils ne pourront être renouvelés qu'en ce qui ne contrariera pas les dispositions du présent décret.

SUITE AU RAPPORT

SUR LE PROJET DE DÉCRET DE NAVIGATION.

Projet de décret sur le jaugeage des navires.

L'Assemblée nationale, après avoir entendu son comité d'agriculture et de commerce, sur les moyens d'établir dans tous les ports du royaume une méthode de jaugeage constante et uniforme, dont l'application soit simple et facile, et qui donne les moyens de déterminer invariablement, par une seule opération, la jauge de chaque navire, pour tout le temps de sa durée, décrète ce qui suit :

Art. 1^{er}.

Tous les navires français, de quelque espèce qu'ils soient, seront jaugés par les jaugeurs établis près des tribunaux de commerce, et ne pourront, lesdits jaugeurs, sous quelque prétexte que ce puisse être, employer aucune autre méthode de jaugeage que celle qui sera prescrite par le présent décret, à peine de destitution.

(1) Nous recommandons à ceux qui voudront se livrer à la discussion de ce projet de décret, de se procurer celui rédigé par M. Ducher sur le même sujet, et qui se vend chez Cussac, au Palais-Royal. Son projet de décret est plein d'excellentes vues ; c'est un hommage que le rédacteur croit devoir rendre à M. Ducher.

Art. 2.

La jauge de chaque navire continuera à être exprimée en tonneaux de mer ; et pour en déterminer le nombre, les jaugeurs mesureront premièrement la longueur, la largeur et le creux du navire, exprimés en pieds, pouces et lignes.

La longueur sera prise depuis le trait extérieur de la râblure de l'étambot, ou de son prolongement mesuré sur le pont supérieur ; et faute de pont, sur le plat-bord, jusqu'au trait extérieur de la râblure de l'étrave, pris de la même manière.

La largeur sera prise en dehors au plus fort du bâtiment, au moyen d'aplombs suspendus à une règle posée transversalement sur le plat-bord ; lesquels aplombs arraseront les préceintes ou bordages extérieurs.

Si le bâtiment avait un soufflage, il serait fait déduction de l'épaisseur de ce soufflage ; et dans le cas où il y aurait quelque difficulté à reconnaître cette épaisseur, il serait appelé, sans déplacer, un maître charpentier-constructeur, pour en juger.

Le creux sera pris, savoir, pour les navires pontés, depuis le dessus du pont supérieur jusqu'à la quille ; à l'effet de quoi le jaugeur mesurera la hauteur à une des pompes, si le bâtiment est plein, et en levant une paraclose si le bâtiment est vide ; et pour les bâtiments non pontés, depuis le milieu d'une ligne fortement tendue d'un plat-bord à l'autre, jusqu'à la quille.

On observera que, si le navire a une coupée, le creux doit être compté depuis le dessus du pont seulement, et non depuis le dessus de la coupée ; et si le bâtiment a des gaillards prolongés, le creux ne sera compté pareillement que depuis le pont qui est immédiatement au-dessus de la barre d'hourdi, ou de la plus grande largeur du bâtiment, excepté toutefois dans les corsaires rehaussés, dont la barre d'hourdi servira de barre de pont : le creux de ces derniers bâtiments sera compté depuis le dessus du pont supérieur.

Art. 3.

Indépendamment des dimensions principales déterminées dans l'article précédent, les jaugeurs mesureront deux largeurs du bâtiment, l'une à l'avant et l'autre à l'arrière, en la manière suivante.

Ils prendront la douzième partie ou le pouce par pied de la longueur totale du bâtiment déjà trouvée, et ils porteront cette longueur dans la direction de la quille, depuis le trait extérieur de la râblure de l'étrave, en venant vers l'arrière, et depuis le trait extérieur de la râblure de l'étambot, en allant vers l'avant ; et après avoir marqué les points sur lesquels ces mesures tomberont, ils prendront à chacun de ces points la largeur du bâtiment, en suivant le même procédé que pour la mesure de la largeur au fort, savoir, par des aplombs arrasant les préceintes ou bordages extérieurs.

Art. 4.

Toutes ces opérations étant faites, le jaugeur procédera au calcul de la jauge du navire.

Premièrement, il prendra le produit des trois dimensions principales ; savoir : la longueur, la largeur et le creux, lequel produit sera exprimé en pieds cubes et portions de pieds cubes.

Secondement, le jaugeur procédera à la recherche du diviseur, par lequel le produit ainsi

réduit doit être divisé pour déterminer le tonnage du navire.

Il additionnera la largeur du bâtiment, mesurée au douzième de l'avant, avec la largeur ; mesurée au douzième de l'arrière ; il prendra la moitié de cette somme, qu'il retranchera de la largeur mesurée au fort du navire, ce qui lui donnera un excédent ; ensuite se servant de la table annexée au présent décret, il cherchera en tête des colonnes de la largeur au fort, celle qui approche le plus de la largeur au fort précédemment mesurée, et il cherchera pareillement dans la colonne des excédents celui qui approche le plus de l'excédent trouvé en la manière ci-dessus ; et la case de la table correspondante à ces deux termes, donnera le diviseur.

Troisièmement, enfin il divisera le produit des 3 dimensions, toutes déductions faites, par le diviseur trouvé, et le quotient donnera le nombre de tonneaux qui exprime la jauge totale du bâtiment.

Art. 5.

Il sera déduit un sixième du produit total du jaugeage pour le logement de l'équipage dans les navires à entre-pont qui n'ont ni gaillards ni dunettes au-dessus du pont depuis lequel on aura compté le creux : il sera déduit un douzième seulement dans ceux desdits navires qui auront une dunette, carrosse, rouffle ou coupée, et il ne sera fait aucune déduction dans ceux de ces navires qui ont un gaillard ou des gaillards prolongés au-dessus du pont. Quant aux navires, barques et bâtiments à un seul pont, et aux bâtiments non pontés, il ne sera fait aucune déduction ; et si lesdites barques et bâtiments à un seul pont ont une dunette, carrosse ou rouffle, il sera ajouté un douzième au produit : le restant du produit total du jaugeage, après que les déductions ou additions prescrites par le présent article auront été faites, donnera la jauge réelle du navire.

Art. 6.

Les mesures dont lesdits jaugeurs se serviront, seront étalonnées sur celles qui seront envoyées dans tous les ports par le ministre ayant le département de la marine, lesquelles demeureront déposées au greffe des tribunaux de commerce.

Art. 7.

L'un des juges du tribunal de commerce assistera au jaugeage de tous les navires de la portée de 50 tonneaux et au-dessus, à l'effet d'examiner si les jaugeurs se conforment exactement à la méthode prescrite ci-dessus, et prennent avec précision les mesures qui y sont indiquées ; il pourra pareillement assister au jaugeage des navires, barques, bateaux et autres petits bâtiments au-dessous de 50 tonneaux, lorsqu'il en sera requis par les propriétaires.

Art. 8.

Il sera dressé un procès-verbal de jauge conforme au modèle joint au présent décret, et dans lequel seront énoncées toutes les mesures qui auront été prises, les résultats des calculs faits en conséquence, une description sommaire du navire et de son grément : ledit procès-verbal, signé par le juge présent et par le jaugeur, sera déposé et enregistré au greffe du tribunal de commerce, et il en sera délivré une expédition au propriétaire.

Art. 9.

Les propriétaires pourront aussi assister aux jaugeages, ainsi que les personnes qui seront choisies par eux pour en suivre les opérations, et ils signeront le procès-verbal; et dans le cas où lesdits propriétaires ou leurs représentants auraient quelques observations à faire sur les mesures prises par les jaugeurs, le juge présent en prendra connaissance à l'effet d'y statuer de suite et sans déplacer, et en fera mention dans le procès-verbal.

Art. 10.

La jauge du navire demeurera fixée par ledit procès-verbal pour tout le temps de la durée dudit navire, à moins que le jaugeage ne soit réformé en conséquence des vérifications qui pourront en être faites dans les cas énoncés au présent décret, et en la manière qui sera prescrite ci-après.

Art. 11.

Si les propriétaires soupçonnent quelque erreur dans les mesures du jaugeage, ils pourront, dans le délai de huitaine, en demander une vérification, laquelle sera faite en présence d'un autre juge du tribunal de commerce que celui par-devant lequel le premier jaugeage aura été fait, mais cependant par le même jaugeur, auquel seront adjoints 2 autres jaugeurs, l'un nommé d'office par le tribunal de commerce, et l'autre choisi par lesdits propriétaires.

Art. 12.

Si lesdits propriétaires présumant qu'il n'y a pas erreur dans les mesures, mais seulement dans les calculs du procès-verbal, lesdits calculs seront vérifiés devant le tribunal de commerce, et si l'erreur est reconnue, il en ordonnera et fera faire de suite la correction sur le procès-verbal.

Art. 13.

Les droits et vacations des jaugeurs seront fixés par le tarif joint au présent décret, et tous autres droits actuellement établis sous le titre de jauge ou de vérification de jauge, et qui se perçoivent à l'arrivée ou à l'expédition des navires, seront et demeureront éteints et supprimés.

Art. 14.

6 mois après la publication du présent décret, il ne sera délivré aucunes expéditions pour les navires qui n'auraient pas été jaugés en la manière prescrite ci-dessus, et dont les propriétaires, capitaines ou maîtres justifieront, en représentant l'expédition du procès-verbal, qui leur aura été remise, conformément à l'article 8; et seront néanmoins exceptés des bateaux, chaloupes et autres petits bâtiments au-dessous de la portée de 10 tonneaux, destinés pour la pêche seulement, auxquels il pourra être délivré des congés de pêche, quoiqu'ils n'aient pas été jaugés.

Art. 15.

Le port en tonneaux de chaque navire sera énoncé sur toutes les feuilles de congé qui seront délivrées aux capitaines et maîtres qui les commanderont, conformément à ce qui sera déterminé par le procès-verbal de jaugeage dont l'expédition demeurera toujours jointe auxdits congés; et il sera pareillement fait mention du port en tonneaux sur le rôle d'équipage.

Art. 16.

Le nom du navire, son numéro et son port en tonneaux, seront gravés sur une plaque de cuivre ou de plomb, timbrée du poinçon particulier du tribunal de commerce du domicile dudit navire, laquelle plaque sera appliquée sur l'étambot au-dessus de la ligne de flottaison de charge, du côté de tribord.

Art. 17.

Les déclarations de portée qui seront faites par les propriétaires, capitaines et maîtres dans les chartes-parties et actes de nolisement, seront conformes à ladite jauge, laquelle servira de règle pour la décision des contestations qui pourraient s'élever entre lesdits propriétaires ou capitaines affréteurs ou chargeurs, ainsi que dans toutes autres relatives à la capacité et au port en tonneaux dudit navire.

Art. 18.

Tous les droits relatifs à la portée des navires, seront perçus conformément au jaugeage énoncé dans les procès-verbaux, lesquels serviront pareillement à régler les primes qui pourront être accordées pour l'encouragement du commerce.

Art. 19.

Les navires dont le jaugeage aura été fait dans un autre port que celui du domicile choisi par les propriétaires, ou dont le domicile sera changé depuis le jaugeage, seront vérifiés lorsqu'ils arriveront dans le port du domicile.

Art. 20.

Les propriétaires, capitaines ou maîtres, remettront à cet effet au greffe du tribunal de commerce, 8 jours après l'arrivée du navire, l'expédition du procès-verbal de jaugeage, dont toutes les mesures et calculs seront vérifiés par le jaugeur, en présence d'un juge du tribunal susdit et desdits propriétaires ou de leurs représentants.

Art. 21.

Si le résultat de ladite vérification est conforme à celui du jaugeage, ou si la différence n'excède pas le quarantième du total, le procès-verbal du susdit jaugeage subsistera en son entier, et il sera enregistré au greffe du tribunal de commerce du domicile du navire, avec le certificat de vérification, lequel sera écrit et signé par le jaugeur au bas de l'expédition du procès-verbal.

Art. 22.

Les receveurs de droits quelconques et tous autres, les affréteurs des navires et toutes personnes qui auront intérêt à en connaître et faire constater la véritable jauge, pourront aussi requérir des vérifications extraordinaires du jaugeage, lesquelles seront faites aux frais des parties requérantes, et en présence d'un juge, par 2 experts jaugeurs, dont l'un sera nommé d'office par le tribunal de commerce, et l'autre choisi par lesdites parties requérantes.

Art. 23.

Lorsqu'il sera reconnu par lesdites vérifications, qu'il y a eu erreur dans les mesures de jaugeage, et qu'elles excèdent le quarantième du total, le procès-verbal sera annulé, et il en sera dressé un second, dans lequel on constatera avec précision

les dimensions réelles du navire : les frais des vérifications extraordinaires pourront, dans ce cas, être répétés contre le jaugeur qui aura dressé le premier procès-verbal, lequel pourra aussi être condamné au paiement d'une amende, et même être destitué, suivant l'exigence des cas.

Art. 24.

Les navires dont le jaugeage aura été vérifié deux fois sans qu'il y ait été reconnu d'erreur excédant le quarantième, ne pourront plus être soumis à de nouvelles vérifications, à moins qu'il n'ait été fait quelque changement auxdits navires.

Art. 25.

Les propriétaires, capitaines et maîtres des navires auxquels il sera fait des changements qui pourraient en altérer la jauge, seront tenus, à peine de 300 livres d'amende, de déclarer lesdits changements au greffe du tribunal de commerce, afin qu'il puisse être procédé à un nouveau jaugeage.

Art. 26.

Les nouveaux jaugeages seront faits en la manière ci-dessus portée; et, dans les procès-verbaux qui seront dressés à cet effet, le jaugeur comparera l'état actuel du navire avec celui dans lequel il se trouvait lors du premier jaugeage, énoncera les changements qui ont été faits et les raisons des différences qui pourront se trouver entre les résultats des 2 jaugeages.

Art. 27.

Le tribunal de commerce adressera tous les 3 mois au ministre de la marine, un état sommaire des jaugeages qui auront été faits pendant lesdits 3 mois, ainsi que des vérifications de jauge, en distinguant les navires domiciliés dans leur ressort, de ceux qui n'en sont pas; et lesdits états seront conformes aux modèles qui seront donnés à cet effet.

Art. 28.

Les navires étrangers qui entreront dans les ports du royaume seront jaugés par les jaugeurs, suivant les méthodes prescrites par le présent décret; mais le juge du tribunal de commerce n'assistera audit jaugeage que lorsqu'il en sera requis par les capitaines et maîtres, ou par les représentants des propriétaires.

Art. 29.

Les procès-verbaux de jaugeage des navires étrangers seront dressés dans la même forme que ceux des navires français, et il en sera remis des expéditions aux capitaines; lesdits jaugeages pourront pareillement être vérifiés en la manière prescrite par les articles 11, 12 et 22, lorsque lesdites vérifications seront requises par les capitaines, par les receveurs des droits, ou par toutes autres personnes intéressées à faire constater la véritable jauge desdits navires.

Art. 30.

Les droits de fret, d'ancrage et autres relatifs à la portée des navires, seront perçus sur lesdits navires étrangers, conformément au résultat desdits jaugeages.

Art. 31.

Les navires étrangers qui auront été jaugés dans un port du royaume en la manière ci-dessus prescrite, ce dont les capitaines justifieront en

représentant l'expédition du procès-verbal qui leur aura été délivrée conformément à l'article 29, seront dispensés d'un nouveau jaugeage, et seront seulement vérifiés, à l'effet de reconnaître s'il n'a pas été fait des changements qui aient pu altérer la jauge; pour laquelle vérification les jaugeurs ne percevront que la moitié du droit de jaugeage fixé par le tarif annexé au présent décret.

Tarif des droits et salaires des greffiers, des tribunaux de commerce, des jaugeurs pour les fonctions qui leur sont attribuées par le projet de décret ci-dessus :

Au greffier, pour la lecture et enregistrement des titres de propriété des navires de 50 tonneaux et au-dessus, y compris le certificat d'enregistrement mis ensuite des actes. 1 l. 10 s.

Les droits ci-dessus seront réduits à moitié pour les navires au-dessous de 50 tonneaux.

Pour l'expédition des certificats de déclaration de domicile et de propriété qui seront délivrés, il sera payé :

Au greffier, non compris le papier timbré. 1 l.

Et pour les bâtiments au-dessous de 50 tonneaux. 10 s.

Pour les simples déclarations de domicile des navires, lorsqu'il n'y aura pas d'enregistrement de titres de propriété, et pour celles de changements de domicile.

Il sera payé au greffier, non compris le papier timbré. 12 s.

Pour l'extrait des déclarations de propriété auquel il sera joint la note des expéditions du navire, des changements de propriété et autres actes, ainsi que le certificat de la permission en transport de domicile.

Il sera payé au greffier. 1 l. 10 s.

Non compris le papier et les mêmes droits pour les déclarations et enregistrement dudit extrait au greffe du tribunal de commerce du nouveau domicile.

Les déclarations de perte et démolition de navires et autres seront reçues gratuitement et sans frais.

Il sera payé aux jaugeurs, pour l'opération de la jauge des navires et la rédaction du procès-verbal, non compris le papier :

Pour les navires de 10 à 50 tonneaux. 3 s.

De 50 à 100. 5 s.

100 à 200. 6 s.

200 à 300. 7 s.

300 à 400. 8 s.

et ainsi de suite, en ajoutant tous les jours 20 sols par 100 tonneaux, non compris les frais de voyage, s'il y a lieu.

Il ne sera rien perçu pour les bateaux de pêche et autres petits bâtiments au-dessous de 10 tonneaux.

Les droits de la vérification qui pourra être faite dans le port du domicile, conformément aux articles 19, 20 et 21, seront pareils à ceux du premier jaugeage.

Pour les vérifications de jaugeage requises par les propriétaires ou autres, conformément aux articles 2 et 22.

Il sera payé à chaque expert les droits attribués ci-dessus aux jaugeurs, suivant la grandeur du navire.

Il sera payé au premier jaugeur assistant à ladite opération, moitié du droit pour la confection et enregistrement du procès-verbal.

Il sera payé au greffier, pour son assistance, l'expédition et l'enregistrement, non compris le papier.....

3 l. 10 s.

Pour les jaugeages des navires étrangers, il sera payé aux jaugeurs les droits énoncés ci-dessus, relativement à la grandeur des navires; lesdits droits seront réduits à moitié pour les vérifications mentionnées en l'article 31 du décret.

Pour le procès-verbal de vérification des calculs de jaugeage, dans les cas prévus par l'article du décret, il sera payé :

Au greffier, non compris le papier.....

1 »

A l'expert-vérificateur.....

2 »

Pour l'enregistrement de chaque opération formée au greffe, il sera payé.....

7 6

Modèle d'un procès-verbal de jaugeage.

Procès-verbal du jaugeage du navire le du tribunal de commerce de N°.

Le du mois de mil sept cent je soussigné, jaugeur du tribunal de commerce de me suis transporté à bord du navire le amarré à la réquisition de et j'y ai procédé au jaugeage dudit navire, conformément à ce qui est prescrit par le décret du 1791, en présence de juge du tribunal de commerce j'ai reconnu que ce navire était un à mâts ayant

et ayant ensuite mesuré la longueur, largeur et creux dudit navire, avec les règles étalonnées sur celles du tribunal de commerce, j'ai déterminé lesdites dimensions ainsi qu'il suit :

Longueur totale, depuis le trait extérieur de la râblure de l'étrave, jusqu'au trait extérieur de la râblure de l'étambot, ou de son prolongement mesuré sur le.....

» » »

Largeur prise en dehors au plus fort du navire, au moyen d'aplombs suspendus à des règles posées transversalement; lesdits aplombs arrasant les préceintes ou bordages extérieurs.....

» » »

Ceux pris dans depuis le jusqu'à conformément à l'article 2 du décret.. » » »

Produit des 3 dimensions. » » »
à conformément à l'article du décret, un
du total, le navire ayant
ci..... » » »

pieds cubes.

Produit net..... » » »

J'ai procédé à la recherche du diviseur de ce produit en la manière suivante.

La longueur totale déterminée de l'autre part étant pieds pouc. l.
j'ai pris le douzième ou pouce pour pied de ladite longueur; savoir : » » »

Et ayant porté cette douzième partie sur le pont dans la direction de la quille, depuis le trait extérieur de la râblure de l'étrave, en allant vers l'arrière, et depuis le trait extérieur de la râblure de l'étambot, en allant vers l'avant, et fait une marque à chacun des points indiqués par ces mesures, j'y ai pris la largeur du navire avec des plombs arrasant les préceintes ou bordages extérieurs.

Largeur du navire au douzième de la longueur en avant..... » » »

Largeur prise au douzième de la longueur en arrière.....

Somme de ces largeurs.... » » »

Moyenne desdites largeurs, ou moitié de la somme..... » » »

Largeur au fort déterminée de l'autre part » » »

Différence ou excédent des largeurs..... » » »

Ensuite me servant de la table annexée au décret du j'ai cherché dans la colonne des largeurs au fort le terme le plus approchant de la largeur » pieds » pouces » lignes » que j'ai trouvé être celui de » pieds » pouces » lignes; j'ai cherché pareillement dans la colonne des excédants le terme le plus approchant de l'excédent trouvé ci-dessus, » pieds » pouces » lignes », qui a été celui de » pieds » pouces » lignes », et la case correspondante à ces 2 termes m'a donné pour diviseur le nombre par lequel j'ai divisé en conséquence le produit net des 3 dimensions déterminé de l'autre part et j'ai eu au quotient, pour la jauge dudit navire, tonneaux, ci..... » » »

En foi de quoi, j'ai dressé le présent procès-verbal. A le 17 ..

Nous, juge au tribunal de commerce de certifions que le jaugeage du navire le a été fait en notre présence par le sieur jaugeur, suivant les méthodes prescrites par le décret du

ÉTAT

Qui fait connaître la situation des bâtiments du commerce à l'époque du 1^{er} janvier 1791 ;

Savoir :

DÉSIGNATION.	DANS LE PORT.		AU LONG COURS.				CABOTAGE.		PÊCHE		TOTAL.	FRÈTÉS AU ROI. MÉMOIRE.
	En état de prendre la mer.	En construction ou à radoubier.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand.	Petit.	de la mer.	sur les côtes.		
DÉPARTEMENT DE BREST.												
BREST.												
De 600 tonneaux et au-dessus.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 500 à 599 tonneaux.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
De 400 à 499 — .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 300 à 399 — .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 200 à 299 —	1	.....	.....	.....	.....	1	.....	2	.....	.....	.....	4
De 100 à 199 — .....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	4
Au-dessous de 100 tonneaux.....	4	2	.....	.....	.....	.....	.....	47	.....	.....	.....	53
Le Conquet.												
De 100 à 199 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Au-dessous de 100 tonneaux	5	2	.....	.....	.....	.....	.....	96	.....	.....	.....	103
Camaret.												
Au-dessous de 100 tonneaux .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Morlaix.												
De 200 à 299 tonneaux.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	2
De 100 à 199 — .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	4
Au-dessous de 100 tonneaux.....	5	1	.....	.....	.....	.....	1	36	.....	.....	.....	43
Quimper.												
Au-dessous de 100 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	.....	.....	.....	16
Concarneau.												
Au-dessous de 100 tonneaux .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
SAINT-MALO.												
De 600 tonneaux et au-dessous.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
De 500 à 599 tonneaux.....	.....	1	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
De 400 à 499 —	1	.....	1	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	.....	4
De 300 à 399 —	3	4	2	1	4	.....	.....	.....	2	.....	.....	16
De 200 à 299 —	8	2	2	.....	10	.....	2	.....	5	.....	.....	29
De 100 à 199 —	16	10	2	2	6	.....	9	4	5	.....	.....	54
Au-dessous de 100 tonneaux	28	21	4	.....	43	.....	5	54	12	.....	.....	137
Dinan.												
De 100 à 199 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	8	.....	.....	.....	9
Au-dessous de 100 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65	.....	.....	.....	25
Saint-Brieuc et Tréguier.												
De 600 tonneaux et au-dessus.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 500 à 599 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 500 à 499 — .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 300 à 399 —	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	3
De 200 à 299 —	3	.....	1	.....	4	.....	.....	.....	6	.....	.....	11
De 100 à 199 —	6	.....	.....	.....	.....	.....	13	3	1	.....	.....	23
Au-dessous de 100 tonneaux.....	9	4	.....	.....	.....	.....	.....	138	.....	.....	.....	151

DÉSIGNATION.	DANS LE PORT.		AU LONG COURS.				CABOTAGE.		PÊCHE.		TOTAL.	FRÈTES AU ROI. MÉMOIRE.
	En état de prendre la mer.	En construction ou à radoub.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand.	Petit.	de la morue.	sur les côtes.		
<i>Sables-d'Olonne.</i>												
De 100 à 199 tonneaux.....	6						3		7		16	
Au-dessous de 100 tonneaux.....	1						3	27	1		32	
<i>Ile-Dieu.</i>												
Au-dessous de 100 tonneaux.....		1				2	8	22			33	
<i>Noirmoutier.</i>												
De 100 à 199 tonneaux.....												
Au-dessous de 100 tonneaux.....												
<i>Marennes.</i>												
Au-dessous de 100 tonneaux.....								22			22	
<i>Ile d'Oléron.</i>												
Au-dessous de 100 tonneaux.....	6	3						24			33	
<i>Royan.</i>												
Au-dessous de 100 tonneaux.....	32										32	
TOTAL.....	37	47	3	15	2	2	19	173	9		360	

DÉPARTEMENT DE BORDEAUX.

BORDEAUX.												
De 600 tonneaux et au-dessus.....	8	5	9	3							25	
De 500 à 599 tonneaux.....	16	8	19	3							46	
De 400 à 499 —.....	26	8	52	4							90	
De 300 à 399 —.....	19	5	58	5			1				88	
De 200 à 299 —.....	16	6	64	6	1		1				94	
De 100 à 199 —.....	26	4	51	8	1	1	3				94	
Au-dessous de 100 tonneaux.....	7	3	15	2			2	11			40	
<i>Libourne.</i>												
De 200 à 299 tonneaux.....												
De 100 à 199 —.....							2	1			3	
Au-dessous de 100 tonneaux.....	9						2	23			34	
<i>Blaye.</i>												
De 100 à 199 tonneaux.....	2						1				3	
Au-dessous de 100 tonneaux.....	12						4	24			40	6
<i>La Tête de Buch.</i>												
De 300 à 399 tonneaux.....												
De 200 à 299 —.....												
De 100 à 199 —.....												
Au-dessous de 100 tonneaux.....	6	1						12			18	
<i>Bayonne.</i>												
De 600 tonneaux et au-dessus.....												
De 500 à 599 tonneaux.....			1								1	
De 400 à 499 —.....			2								2	
De 300 à 399 —.....			2								1	
De 200 à 299 —.....	2	1	6	1							10	
De 100 à 199 —.....	4	2	15				1	3			22	
Au-dessous de 100 tonneaux.....	9		4					14	5		32	

DÉSIGNATION.	DANS LE PORT.		AU LONG COURS.				CABOTAGE.		PÊCHE		TOTAL.	FRÈTES AU ROI. MÉMOIRE.
	En état de prendre la mer.	En construction ou à radoub.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand.	Petit.	de la mer.	sur les côtes.		
Saint-Jean-de-Luz.												
De 500 à 599 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 400 à 499 — .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 300 à 399 — .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 200 à 299 —	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....
De 100 à 199 —	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	1	.....	4	.....
Au-dessous de 100 tonneaux.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	19	.....
TOTAL.....	182	43	297	32	2	1	17	92	9	.....	675	6

DÉPARTEMENT DU HAVRE.

<i>LE HAVRE.</i>												
De 500 à 599 tonneaux.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
De 400 à 499 — .....	.....	2	2	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	5	.....
De 300 à 399 —	3	23	2	1	2	.....	1	1	.....	.....	33	.....
De 200 à 299 —	7	41	25	11	.....	.....	4	5	.....	.....	93	.....
De 100 à 199 —	1	36	6	8	1	.....	7	27	.....	.....	86	.....
Au-dessous de 100 tonneaux.....	.....	14	2	7	.....	.....	3	50	1	.....	77	.....
<i>Honfleur.</i>												
De 500 à 599 tonneaux.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
De 400 à 499 —	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....
De 300 à 399 — .....	.....	2	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....
De 200 à 299 — .....	.....	4	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	7	.....
De 100 à 199 —	2	7	3	3	.....	4	3	19	.....	.....	41	.....
Au-dessous de 100 tonneaux.....	2	12	3	5	.....	.....	.....	72	.....	33	127	.....
<i>Rouen.</i>												
De 200 à 299 tonneaux.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	11	.....	.....	.....	12	.....
De 100 à 199 —	6	.....	4	.....	.....	8	56	.....	.....	.....	74	.....
Au-dessous de 100 tonneaux.....	40	4	.....	.....	.....	.....	8	89	.....	.....	141	.....
<i>Dieppe.</i>												
De 600 tonneaux et au-dessus.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 500 à 599 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 400 à 499 — .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 300 à 399 — .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 200 à 299 —	1	1	4	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	8	.....
De 100 à 199 —	8	1	8	.....	.....	5	.....	4	.....	.....	26	.....
Au-dessous de 100 tonneaux.....	50	3	.....	.....	.....	5	.....	17	1	39	115	.....
<i>Fécamp.</i>												
De 300 à 399 tonneaux.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
De 200 à 299 — .....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
De 100 à 199 — .....	.....	.....	2	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	5	.....
Au-dessous de 100 tonneaux.....	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	.....	40	98	.....
<i>Caen.</i>												
De 100 à 199 tonneaux.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	3	.....
Au-dessous de 100 tonneaux.....	3	13	.....	.....	.....	.....	.....	42	.....	40	78	.....
<i>Cherbourg.</i>												
De 200 à 299 tonneaux.....	1	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....
De 100 à 199 — .....	.....	.....	2	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	5	.....
Au-dessous de 100 tonneaux.....	54	.....	.....	.....	.....	1	3	6	.....	22	86	.....
<i>La Hougue.</i>												
De 100 à 199 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Au-dessous de 100 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	34	43	.....

DÉSIGNATION.	DANS LE PORT.		AU LONG COURS.				CABOTAGE.		PÊCHE.		TOTAL.	FRÈTES AU ROI. MÉMOIRE.
	En état de prendre la mer.	En construction ou à radoub.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand.	Petit.	de la morue.	sur les côtes.		
<i>Isigny.</i>												
Au-dessous de 100 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<i>Granville.</i>												
De 300 à 399 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 200 à 299 — .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	8	.....	9	.....
De 100 à 199 —	14	1	.....	.....	.....	.....	.....	2	2	.....	17	.....
Au-dessous de 100 tonneaux.....	61	2	.....	.....	.....	.....	.....	6	10	.....	79	.....
TOTAL.....	288	167	69	38	3	26	104	374	23	188	1,280	

DÉPARTEMENT DE DUNKERQUE.

DUNKERQUE.												
De 600 tonneaux et au-dessous.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
De 500 à 599 tonneaux.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4
De 400 à 499 — .....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10
De 300 à 399 —	3	.....	6	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	31
De 200 à 299 —	8	.....	43	.....	.....	3	6	1	.....	.....	.....	53
De 100 à 199 —	20	.....	6	.....	.....	8	14	6	.....	.....	.....	79
Au-dessous de 100 tonneaux.....	61	.....	1	.....	.....	.....	3	11	3	.....	.....	.....
<i>Calais.</i>												
De 100 à 199 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10
Au-dessous de 100 tonneaux.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	9	.....	.....	.....	.....
<i>Boulogne.</i>												
De 200 à 299 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	2
De 100 à 199 — .....	.....	1	.....	.....	.....	.....	5	1	.....	.....	.....	7
Au-dessous de 100 tonneaux.....	41	2	.....	.....	.....	.....	1	10	.....	.....	.....	54
<i>Saint-Valéry.</i>												
De 200 à 299 tonneaux.....	1	1	1	.....	.....	.....	11	.....	.....	.....	.....	14
De 100 à 199 —	4	1	2	.....	.....	.....	25	5	.....	.....	.....	37
Au-dessous de 100 tonneaux.....	1	1	.....	.....	.....	.....	2	7	.....	.....	.....	11
TOTAL.....	186	11	32	.....	.....	11	69	61	3	.....	313	

DÉPARTEMENT DE TOULON.

TOULON.												
De 600 tonneaux et au-dessous.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 500 à 599 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 400 à 499 — .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 300 à 399 — .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 200 à 299 — .....	.....	1	1	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	4
De 100 à 199 — .....	.....	1	.....	.....	.....	3	2	.....	.....	.....	.....	6
Au-dessous de 100 tonneaux.....	2	.....	.....	.....	.....	6	10	11	.....	.....	.....	29
<i>La Ciotat.</i>												
De 300 à 399 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 200 à 299 — .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
De 100 à 199 —	1	.....	1	.....	.....	21	16	5	.....	.....	.....	44
Au-dessous de 100 tonneaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	8	.....	.....	.....	.....	14

DÉSIGNATION.	DANS LE PORT.		AU LONG COURS.				CABOTAGE.		PÊCHE.		TOTAL.	FRÈTES AU ROI. MEMOIRE.
	En état de prendre la mer.	En construction ou à radoub.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand.	Petit.	de la mer.	sur les côtes.		
<i>La Seyne.</i>												
De 200 à 299 tonneaux.....		1									1	
De 100 à 199 —.....	2	1				32					35	
Au-dessous de 100 tonneaux.....		2				17	18	15			53	
<i>Saint-Tropez.</i>												
De 200 à 299 tonneaux.....												
De 100 à 199 —.....	2	2				25					35	
Au-dessous de 100 tonneaux.....	16	2				23	34	14		6	52	
<i>Fréjus.</i>												
De 100 à 199 tonneaux.....							4				4	
Au-dessous de 100 tonneaux.....							2	6			8	
<i>Antibes.</i>												
De 100 à 199 tonneaux.....						1					1	
Au-dessous de 100 tonneaux.....		1					18				19	
<i>Cannes.</i>												
De 100 à 199 tonneaux.....						2					2	
Au-dessous de 100 tonneaux.....							30				30	
<i>Marseille.</i>												
De 600 tonneaux et au-dessus.....		1	2		4						7	
De 500 à 599 tonneaux.....	1	1	1		2						5	
De 400 à 499 —.....	2	3	4		2						11	
De 300 à 399 —.....	4	7	18		5	3		1			38	
De 200 à 299 —.....	11	19	39	5	7	28	6				115	
De 100 à 199 —.....	23	45	35	20	9	113	69	3			347	
Au-dessous de 100 tonneaux.....	2	26	4	11		29	37	11		15	135	
<i>Le Martigues.</i>												
De 400 à 499 tonneaux.....								1			1	
De 300 à 399 —.....												
De 200 à 299 —.....							6				6	
De 100 à 199 —.....							8	21		28	57	
Au-dessous de 100 tonneaux.....												
<i>Arles.</i>												
De 100 à 199 tonneaux.....	2						2	36			40	
Au-dessous de 100 tonneaux.....												
<i>Agde.</i>												
De 100 à 199 tonneaux.....	1	1				36					23	
Au-dessous de 100 tonneaux.....	3					32	2			18	55	
<i>Cette.</i>												
De 200 à 299 tonneaux.....							8				8	
De 100 à 199 —.....							23				23	
Au-dessous de 100 tonneaux.....							32				36	
<i>Narbonne.</i>												
De 100 à 199 tonneaux.....							5	1			6	
Au-dessous de 100 tonneaux.....	4	4					13	8		9	34	
<i>Ile de Corse.</i>												
De 200 à 299 tonneaux.....												
De 100 à 199 —.....												
Au-dessous de 100 tonneaux.....												
TOTAL.....	76	114	105	36	29	368	355	137		76	1,296	3

RÉCAPITULATION.

DÉSIGNATION.	DANS LE PORT.		AU LONG COURS.				CABOTAGE.		PÊCHE		TOTAL.	FRÈTES AU ROI. — MÉMOIRE.
	En état de prendre la mer.	En construction ou à radoub.	Amérique.	Côtes d'Afrique.	Inde.	Levant.	Grand.	Petit.	de la morue.	sur les côtes.		
DÉPARTEMENTS.												
Brest.....	271	134	63	46	52	21	48	823	38	105	1,601	1
Rocheport.....	57	47	3	15	2	2	19	173	9	33	360	.....
Bordeaux.....	182	43	297	32	2	1	17	92	9	.....	675	6
Le Havre.....	238	167	69	38	3	26	104	374	23	188	1,288	.....
Dunkerque.....	136	11	32	.....	.....	11	69	61	3	.....	313	.....
Toulon.....	76	114	105	36	29	368	355	137	.....	76	1,296	3
TOTAUX.....	1,010	516	569	167	88	429	612	1,660	82	402	5,525	10

NOTA. — Indépendamment de ces 5,525 navires, il existe dans les 6 départements 1,520 barques ou autres bâtiments non pontés.

Savoir :

A Brest.....	477
A Rocheport.....	365
A Bordeaux.....	277
Au Havre.....	121
A Dunkerque.....	173
A Toulon.....	107
TOTAL.....	1,520

Sommaire qui présente le port en tonneaux des navires pontés de chaque département.

DÉSIGNATION.	BREST.	ROCHEFORT.	BORDEAUX.	LE HAVRE.	DUNKERQUE.	TOULON.	TOTAL.
De 600 tonneaux et au-dessus.	29	7	25	.....	.....	7	68
De 500 à 599 tonneaux.....	29	2	47	2	1	5	86
De 400 à 499 —	39	2	92	7	4	11	155
De 300 à 399 —	68	11	89	38	10	39	250
De 200 à 299 —	86	9	108	132	47	128	510
De 100 à 199 —	216	30	181	257	97	541	1,272
Au-dessous de 100 tonneaux..	1,139	299	183	844	154	565	3,184
TOTAUX.....	1,601	360	575	1,280	313	1,296	5,525

NOTA. — On peut évaluer à 732,615 tonneaux la contenance de ces 5,525 navires, qui, en les supposant tous armés, emploieront 65,934 hommes.

Les navires actuellement en activité sont au nombre de 4,009, qu'on peut évaluer ensemble à 530,654 tonneaux, dont les équipages forment un total d'environ 47,754 hommes.

Le nombre des bâtiments frétés pour le service du roi est de 10, qui composent ensemble environ 1,415 tonneaux.

Sommaire qui présente le port en tonneaux des navires pontés, pour chaque destination.

DÉSIGNATION.	En CONSTRUC- TION ou à radoub.	Dans LE PORT en état de prendre la mer.	AU LONG COURS, y compris la pêche de la morue et les frêts au roi.	Grand CABOTAGE.	Petit CABOTAGE.	PÊCHE sur les côtes.	TOTAL.
De 600 tonneaux et au-dessus.	17	14	38	.....	.....	.....	69
De 500 à 599 tonneaux.....	21	21	44	.....	.....	.....	86
De 400 à 499 —	28	36	90	1	.....	.....	155
De 300 à 399 —	55	46	142	3	4	.....	250
De 200 à 299 —	88	67	289	56	10	.....	510
De 100 à 199 —	133	166	500	294	182	.....	1,275
Au-dessous de 100 tonneaux..	174	660	242	258	1,454	402	3,190
TOTAUX.....	511	1,010	1,345	612	1,650	402	5,535 *

* NOTA. — Ce total excède de 10 bâtiments celui de l'autre part, attendu qu'on y a compris les frêts au roi.

TABLES DES DIVISEURS.

EXCÉDENTS.		LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.															
		pi. po. 10 0	pi. po. 10 3	pi. po. 10 6	pi. po. 10 9	pi. po. 11 0	pi. po. 11 3	pi. po. 11 6	pi. po. 11 9	pi. po. 12 0	pi. po. 12 3	pi. po. 12 6	pi. po. 12 9	pi. po. 13 0	pi. po. 13 3	pi. po. 13 6	pi. po. 13 9
pi. 0	0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84
	2	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	87
	4	91	91	91	91	91	91	90	90	90	90	90	90	90	90	90	89
	6	94	94	94	94	94	94	93	93	92	92	92	92	92	92	92	91
	8	98	97	97	97	97	97	96	96	94	94	94	94	94	94	94	94
10	100	100	100	100	99	99	99	99	97	97	97	97	97	97	96	96	96
1	0	104	103	103	103	102	102	101	101	100	100	100	100	100	99	99	99
	2	106	105	105	105	104	104	103	103	103	102	102	102	102	101	101	101
	4	108	107	107	107	106	106	105	105	105	104	104	104	104	103	103	103
	6	110	109	109	109	108	108	107	107	107	106	106	106	106	105	105	105
	8	112	111	111	111	110	110	109	109	109	108	108	108	107	107	107	106
10	114	113	113	112	112	111	111	111	111	110	110	110	109	109	109	108	108
2	0	115	115	115	114	114	113	112	112	112	111	111	111	111	111	110	110
	2	118	117	117	116	116	115	115	114	114	113	113	113	112	112	111	111
	4	119	119	119	118	118	117	116	116	116	115	115	115	114	114	113	113
	6	120	120	120	119	119	119	118	117	117	117	116	116	116	115	115	114
	8	121	121	121	120	120	120	119	119	119	119	118	117	117	116	116	115
10	122	122	122	121	121	121	120	120	120	120	119	119	119	118	118	117	117
3	0	123	123	122	122	122	122	121	121	121	121	120	120	120	119	119	118
	2	124	124	123	123	123	122	122	122	122	121	121	121	120	120	120	119
	4	125	125	124	124	124	123	123	122	122	122	122	121	121	121	120	120
	6	126	126	125	124	124	124	124	123	123	123	122	122	122	121	121	121
	8	127	126	126	125	125	125	124	124	124	123	123	123	122	122	122	121
10	128	127	126	126	128	125	125	124	124	124	124	123	123	123	122	122	122
4	0	128	128	127	127	126	126	126	125	125	125	124	124	124	123	123	123
	2	129	128	128	128	127	127	126	126	126	125	125	125	124	124	124	123
	4	130	129	129	128	128	128	127	126	126	126	125	125	125	125	124	124
	6		130	130	129	129	128	127	127	127	126	126	126	125	125	125	125
	8				130	130	129	128	128	128	127	127	127	126	126	126	125
10				130	130	129	128	128	128	128	128	127	127	127	126	126	126
5	0							130	129	129	129	128	128	128	127	127	127
	2							130	130	130	129	129	129	128	128	128	127
	4								130	130	130	130	129	129	128	128	128
	6										130	130	129	129	129	129	128
	8											130	130	130	130	129	129
10														130	130	130	
6	0																130

EXCÉDENTS.		LARGEUR DES NAVIRES AU FORT.															
		pi. po. 14 0	pi. po. 14 3	pi. po. 14 6	pi. po. 14 9	pi. po. 15 0	pi. po. 15 3	pi. po. 15 6	pi. po. 15 9	pi. po. 16 0	pi. po. 16 3	pi. po. 16 6	pi. po. 16 9	pi. po. 17 0	pi. po. 17 3	pi. po. 17 6	pi. po. 17 9
0	0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84
	2	87	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86
	4	89	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
	6	91	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
	8	94	93	93	93	93	93	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
	10	96	95	95	95	95	95	95	95	94	94	94	94	94	94	94	94
1	0	99	97	97	97	97	97	97	97	96	96	96	96	96	96	96	95
	2	101	100	100	100	100	100	100	100	98	98	98	98	98	98	98	98
	4	103	101	101	101	101	101	101	101	100	100	100	100	100	100	100	100
	6	105	103	103	103	103	103	103	102	102	102	102	102	102	102	102	101
	8	106	105	105	105	105	105	105	104	104	104	104	104	104	103	103	103
	10	108	107	107	107	106	106	106	106	105	105	105	105	105	104	104	104
2	0	110	108	108	108	108	108	108	107	106	106	106	106	106	105	105	105
	2	111	110	110	110	109	109	109	109	108	108	108	108	108	106	106	106
	4	112	112	111	111	111	111	110	110	110	109	109	109	109	108	108	108
	6	114	113	113	113	112	112	111	111	111	110	110	110	110	109	109	109
	8	115	114	114	114	114	114	113	113	113	113	111	111	111	110	110	110
	10	116	116	116	116	115	115	114	114	114	114	113	113	113	111	111	111
3	0	118	117	117	117	116	116	115	115	115	115	114	114	114	113	113	112
	2	119	118	118	118	117	117	116	116	116	116	115	115	115	114	114	114
	4	120	119	119	119	118	118	117	117	117	117	116	116	116	115	115	115
	6	120	120	120	120	119	119	119	118	118	118	117	117	117	116	116	116
	8	121	121	120	120	120	120	120	119	119	119	118	118	118	117	117	117
	10	122	121	121	121	121	121	121	120	120	120	119	119	119	118	118	118
4	0	122	122	122	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	119	119	119
	2	123	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	120	120	120
	4	124	123	123	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	120	120	120
	6	124	124	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	121	121	121	121
	8	125	124	124	124	123	123	123	123	123	123	122	122	122	121	121	121
	10	126	125	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	122	122	122	122
5	0	126	125	125	125	124	124	124	124	124	124	123	123	123	122	122	122
	2	127	126	126	125	125	125	125	125	124	124	124	124	123	123	123	123
	4	128	126	126	126	126	126	125	125	125	125	124	124	124	123	123	123
	6	128	127	127	127	126	126	126	126	125	125	125	125	124	124	124	124
	8	129	128	128	127	127	127	126	126	126	126	125	125	125	124	124	124
	10	129	129	128	128	127	127	127	127	126	126	126	126	125	125	125	125
6	0	130	129	129	129	128	128	127	127	127	127	126	126	126	125	125	125
	2		130	130	130	129	129	128	128	127	127	127	127	127	126	126	126
	4			130	130	129	129	129	128	128	128	127	127	127	126	126	126
	6					130	130	130	129	128	128	128	127	127	127	127	127
	8						130	130	129	129	128	128	128	128	127	127	127
	10						130	130	130	130	130	129	129	128	128	128	128
7	0								130	130	130	129	129	129	128	128	128
	2										130	130	130	129	129	129	129
	4											130	130	130	130	130	130
	8												130	130	130	130	130

EXCÉDENTS.		LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.																		
		pi. po. 22 0	pi. po. 22 3	pi. po. 22 6	pi. po. 22 9	pi. po. 23 0	pi. po. 23 3	pi. po. 23 6	pi. po. 23 9	pi. po. 24 0	pi. po. 24 3	pi. po. 24 6	pi. po. 24 9	pi. po. 25 0	pi. po. 25 3	pi. po. 25 6	pi. po. 25 9	pi. po. 26 0	pi. po. 26 3	pi. po. 26 6
pi.	po.																			
0	0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84
3	0	86	86	86	86	86	86	85	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86
6	3	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
9	6	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
1	0																			
3	0	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
6	3	95	95	95	95	95	95	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94
9	6	98	98	98	98	98	98	93	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
	9	100	100	100	100	100	100	93	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98
2	0																			
3	0	102	102	102	102	102	102	103	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
6	3	104	104	104	104	104	104	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
9	6	105	105	105	105	105	105	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	103	103	103
	9	108	106	106	106	106	106	106	106	105	105	105	105	105	105	105	105	104	104	104
3	0																			
3	0	108	108	108	108	108	108	108	106	106	106	106	106	106	106	106	106	105	105	105
6	3	110	110	110	109	109	109	109	103	108	108	108	108	108	108	108	107	106	106	106
9	6	111	111	111	110	110	110	110	110	109	109	109	109	109	109	109	108	108	108	108
	9	113	113	113	111	111	111	111	111	110	110	110	110	110	110	110	109	109	109	109
4	0																			
3	0	114	114	114	113	113	113	113	113	111	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110
6	3	115	115	115	115	115	114	114	114	113	113	113	113	113	113	113	111	111	111	111
9	6	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	114	114	114	114	114	113	113	113	113
	9	118	118	117	117	117	116	116	116	115	115	115	115	115	115	115	114	114	114	114
5	0																			
3	0	119	119	118	118	118	118	117	117	117	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115
6	3	120	120	119	119	119	119	118	118	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116
9	6	121	121	120	120	120	120	119	119	119	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117
	9	121	121	121	121	121	121	120	120	120	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118
6	0																			
3	0	122	122	122	122	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119
6	3	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120
9	6	123	123	123	123	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121
	9	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121
7	0																			
3	0	124	124	124	124	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121
6	3	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122
9	6	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	122	122	122
	9	125	125	126	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123
8	0																			
3	0	126	126	126	126	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123
6	3	126	126	127	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124
9	6	127	127	127	127	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124
	9	128	128	128	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125
9	0																			
3	0	128	128	128	128	128	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125
6	3	129	129	129	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126
9	6	130	130	129	129	129	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126
	9	130	130	130	130	130	129	129	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127
10	0			130	130	130	130	130	129	129	129	128	128	128	128	128	127	127	127	127
3	0					130	130	130	130	130	129	129	129	129	129	128	128	128	128	128
6	3										130	130	130	130	130	129	129	129	129	129
9	6										130	130	130	130	130	129	129	129	129	129
11	0																			
3	0																			
6	3																			
9	6																			
	9																			

EXCÉDENTS.		LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.																			
		pi. po. 26 9	pi. po. 27 0	pi. po. 27 3	pi. po. 27 6	pi. po. 27 9	pi. po. 28 0	pi. po. 28 8	pi. po. 28 6	pi. po. 28 9	pi. po. 29 0	pi. po. 29 3	pi. po. 29 6	pi. po. 29 9	pi. po. 30 0	pi. po. 30 3	pi. po. 30 6	pi. po. 30 9	pi. po. 31 0	pi. po. 31 3	
0	0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	
	3	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	
	6	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	
	9	90	90	90	90	90	90	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	
1	0	92	92	92	92	92	92	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	
	3	94	94	94	94	94	94	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	
	6	96	96	96	96	96	96	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	
	9	98	98	98	98	98	98	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	98	
2	0	99	99	99	99	99	99	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	
	3	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	99	99	99	99	99	99	99	
	6	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	100	100	100	100	100	100	100	
	9	104	104	104	104	204	104	103	103	103	103	103	103	202	102	102	102	102	102	102	
3	0	105	105	105	105	105	105	104	104	104	104	104	104	104	104	103	103	103	103	103	
	3	106	106	106	106	106	106	105	105	105	105	105	105	105	105	104	104	104	104	104	
	6	108	108	108	107	107	107	106	106	106	106	106	106	106	106	105	105	105	105	105	
	9	109	109	109	108	108	108	108	108	108	107	107	107	107	107	106	106	106	106	106	
4	0	110	110	110	109	106	109	109	109	109	108	108	108	108	108	108	107	107	107	107	
	3	111	111	111	110	110	110	110	110	110	109	109	109	109	109	109	108	108	108	108	
	6	113	112	112	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110	110	110	109	109	109	109	
	9	114	113	113	113	113	113	112	112	112	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110	
5	0	115	114	114	114	114	114	113	113	113	113	113	112	112	112	112	111	111	111	111	
	3	116	115	115	115	115	115	114	114	114	114	114	113	113	113	113	113	112	112	112	
	6	117	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	114	114	114	114	114	113	113	113	
	9	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	114	114	114	
6	0	119	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117	116	116	166	116	116	115	115	115	
	3	119	119	119	119	119	119	118	118	118	119	118	117	117	117	117	117	116	116	116	
	6	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	117	117	
	9	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118	
7	0	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	
	3	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	
	6	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	
	9	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	
8	0	123	123	128	123	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	
	3	123	123	123	123	128	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	
	6	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	
	9	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	
9	0	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	122	122	
	3	125	125	125	125	125	125	125	125	124	123	124	124	124	124	123	124	124	123	123	
	6	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	123	123	
	9	126	126	121	126	121	126	126	126	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	
10	0	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	124	124	
	3	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	124	124	
	6	128	128	128	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	
	9	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	125	126	126	126	126	125	125	
11	0	129	129	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	
	3	129	129	129	129	129	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	126	126	
	6	130	130	129	129	129	129	129	128	128	128	128	128	128	128	122	127	127	126	126	
	9	130	130	130	130	130	129	129	129	129	129	128	128	128	128	128	128	128	127	127	
12	0		130	130	130	130	130	130	129	129	129	129	129	128	128	129	128	128	127	127	
	3					130	130	130	130	130	129	129	129	129	128	128	128	128	128	128	
	6										130	130	130	130	130	129	129	129	128	128	
	9										130	130	130	130	130	129	129	129	128	128	
13	0												130	130	130	130	130	130	129	129	
	3																	130	130	130	
	6																	130	130	130	
	9																	130	130	130	

EXCÉDENTS.		LARGEURS DES NAVIRES AU FORT.																			
		pi. po. 36 3	pi. po. 36 6	pi. po. 36 9	pi. po. 37 0	pi. po. 37 3	pi. po. 37 6	pi. po. 37 9	pi. po. 38 0	pi. po. 38 3	pi. po. 38 6	pi. po. 38 9	pi. po. 39 0	pi. po. 39 3	pi. po. 39 6	pi. po. 39 9	pi. po. 40 0	pi. po. 40 3	pi. po. 40 6	pi. po. 40 9	
pi. 0	0	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	
	3	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	
	6	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	87	
	9	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	88	
1	0	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	60	89	
	3	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	90	
	6	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	91	
	9	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	92	
2	0	98	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	84	94	94	94	94	94	94	94	
	8	95	95	95	95	95	96	96	95	95	95	95	95	96	95	96	95	95	95	95	
	6	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	96	96	96	96	96	96	96	
	9	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	97	97	96	97	97	97	97	
3	0	100	100	100	100	101	100	100	100	100	100	100	100	99	99	99	99	99	99	99	
	8	102	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	100	100	100	100	100	100	100	
	6	103	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	101	101	101	101	101	101	101	
	9	104	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	102	102	102	102	102	102	102	
4	0	105	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	103	103	103	103	103	103	103	
	3	106	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	104	104	104	104	104	104	104	
	8	107	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	105	105	105	105	105	105	105	
	9	108	107	107	107	107	107	107	107	107	107	106	106	106	106	106	106	106	106	106	
5	0	109	108	108	108	108	108	108	108	108	108	107	107	107	107	107	107	107	107	106	
	3	110	109	109	109	109	109	109	109	109	109	108	108	108	108	108	108	108	108	107	
	6	111	110	110	110	110	110	110	110	110	110	109	109	109	109	109	109	109	109	108	
	9	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110	110	110	110	110	109	
6	0	112	112	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110	
	3	113	113	112	112	112	112	112	112	112	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	
	6	114	114	113	113	113	113	113	113	113	112	112	112	112	112	112	111	111	111	111	
	9	115	115	114	114	114	114	114	114	114	113	113	113	113	113	118	112	112	112	112	
7	0	116	116	115	115	115	115	115	115	115	114	114	114	114	114	114	113	113	113	113	
	4	116	116	116	116	116	116	116	116	115	115	115	115	115	115	115	114	114	114	113	
	6	117	117	117	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	115	115	115	114	
	9	118	118	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116	116	116	116	116	116	115	
8	0	119	119	119	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117	116	116	116	116	116	115	
	3	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	117	117	117	117	117	116	
	6	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	118	118	118	117	
	9	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	119	119	119	118	118	117	
9	0	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	119	119	118	
	3	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	120	120	119	119	119	
	6	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	120	119	
	9	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	120	120	120	
10	0	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	121	121	121	120	120	120	
	3	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	124	121	121	121	121	121	121	121	120	
	6	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	121	121	121	
	9	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	121	121	
11	0	123	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	122	122	122	121	
	3	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	122	122	
	9	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	123	122	122	122	122	
	9	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	123	122	
12	0	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	123	123	123	123	
	8	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123	123	
	6	125	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	124	124	124	123	
	9	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	124	124	124	
13	0	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	125	125	124	124	124	
	3	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	125	125	124	
	6	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	125	125	125	
	9	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	126	125	125	125	
14	0	127	127	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	126	126	125	
	3	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	126	
	6	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	126	126	126	126	126	126	
	9	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	127	126	
15	0	129	129	129	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	127	127	127	127	127	127	
	0																				

[illegible]

NOTA. Cet état est formé
sur ceux remis par les
douanes pour la per-
ception des droits de
tonneau.

ÉTAT

du tonnage des bâtimens entrés dans les ports des États-Unis, pendant

NOMS DES ÉTATS DANS LES PORTS DESQUELS les bâtimens sont entrés.	TONNAGE DES BATIMENTS APPATENANT AUX ÉTATS-UNIS							
	expédiés	expédiés	expédiés	Total.	Angleterre.	Irlande.	France.	Espagne.
	pour le long cours.	pour le cabotage.	pour la pêche.					
New-Hampshire	11,376	1,670	473	13,519	3,458 11/12	.....	34	.....
Massachuset	99,123	53,073	24,826	177,022	19,343 7/12	150	453 6/12	.....
Rhode-Island (1)	7,061 6/12	1,626	838	9,525 6/12	95 9/12	.....	124 4/12	46 3/12
Connecticut	24,286 8/12	6,330	.....	30,616 8/12	2,556	.....	.....	.....
New-York	42,071 3/12	6,203	.....	48,274 3/12	36,916 6/12	.....	1,080	1,807 3/12
New-Jersey	2,085 6/12	3,429	.....	5,514 6/12	267	.....	79 3/12	.....
Pensylvanie	51,593 7/12	6,055	.....	57,648 7/12	40,803 9/12	1,800	3,234 4/12	4,324 3/12
Delawarre	2,680 9/12	1,461	.....	4,141 9/12	1,782 9/12	.....	.....	.....
Maryland	39,271 10/12	16,099	60	55,430 10/12	23,339 9/12	.....	5,281	408
Virginie	33,559 8/12	9,914	55	45,528 8/12	56,183 6/11	82 4/12	2,121 9/12	1,118 6/12
Nord-Caroline (1)	24,218 5/12	5,923	.....	29,941 5/12	4,928 3/12	213 11/12	65	.....
Sud-Caroline (3)	16,871 8/12	508	.....	17,379 8/12	17,824 10/12	900	548 3/12	735
Géorgie	9,549 4/12	1,090	.....	10,634 4/12	15,040 11/12	.....	363 9/12	111 10/12
TOTAUX	363,744 2/12	113,181	26,252	503,177 2/12	222,342 6/12	3,147 3/12	13,435 2/12	8,551 2/12

(1) Les tableaux de Rhode-Island ne commencent qu'au 11 juin 1790; il manque huit mois deux tiers pour le complet de cet état.

(2) Les tableaux de la Nord-Caroline ne commencent qu'au 21 mars 1790; il manque par conséquent cinq mois.

(3) Les tableaux de la Sud-Caroline, pour les trois mois de juillet, août et septembre 1790, n'étaient pas encore parvenus lorsqu'on a formé le tableau général.

GÉNÉRAL

une année, depuis le 1^{er} octobre 1789 jusqu'au 30 septembre 1790.

TONNAGE DES BATIMENTS ARTENANT AUX PAYS ÉTRANGERS. Savoir :							RÉCAPITULATION.		
Portugal.	Hollande.	Allemagne.	Prusse.	Danemark.	Suède.	Total.	Tonnage des bâtiments des États-Unis.	Tonnage des bâtiments étrangers.	Total.
						3,492 11/12	13,519	3,492 11/12	17,011 11/12
	150			249		20,346 1/12	177,022	20,346 4/12	197,368 1/12
						316 4/12	9,525 6/12	316 4/12	9,841 10/12
						2,556	30,616 8/12	2,556	33,172 8/12
1,763 6/12	1,753 3/12	292 9/12		226 3/12		43,839 6/12	48,274 3/12	43,839 6/12	92,113 9/12
						446 3/12	5,514 6/12	346 3/12	5,860 3/12
1,086 2/12	736 10/12			284 4/12		52,269 9/12	57,642 7/12	52,269 9/12	109,918 4/12
						1,782 9/12	4,141 9/12	1,782 9/12	5,924 6/12
	3,284	509				32,821 9/12	55,430 10/12	32,821 9/12	88,252 7/12
	664 5/12					60,364 4/12	43,528 8/12	60,364 4/12	103,893
	49 8/12					5,185	29,941 5/12	5,185	35,126 5/12
75	1,759 1/12	566 8/12		553 3/12	182 10/12	22,962 1/12	17,379 8/12	22,962 1/12	40,341 9/12
	894		394	306 3/12	128 2/12	16,610 9/12	10,634 4/12	16,610 9/12	27,245 3/12
2,924 3/12	8,795 3/12	1,368 5/12	394	1,619 3/12	311	262,893 6/12	503,177 2/12	262,893 6/12	766,070 18/12

Il résulte de ces tableaux, que sur 766,070 tonneaux employés pendant une année au commerce des États-Unis, leur navigation nationale en a fourni 503,177, c'est-à-dire environ les deux tiers.

Mais, afin de se former une idée plus précise, il faut séparer le cabotage et la pêche, qui forment la navigation particulière et intérieure; on trouvera alors que le commerce extérieur a employé 626,637 tonneaux, dont 363,344 de la navigation nationale, et 262,893 de l'étrangère, en sorte que les bâtiments des États-Unis ont fait environ les trois cinquièmes de leurs exportations. Dans la navigation étrangère, le tonnage des bâtiments anglais et irlandais se porte à 225,494 tonneaux, c'est-à-dire à plus de six septièmes du total de cette navigation. Le tonnage des bâtiments français ne forme qu'environ un vingtième de ce total, et celui des bâtiments de toutes les autres nations de l'Europe, réunit à peu près un onzième.