



HAL
open science

Commerce triangulaire et villes atlantiques françaises au XVIIIe siècle

Guy Saupin

► **To cite this version:**

Guy Saupin. Commerce triangulaire et villes atlantiques françaises au XVIIIe siècle. *Revue historique de l'océan Indien*, 2008, Autour de l'histoire de La Réunion : recherches, enseignement, 04, pp.160-172. hal-03412386

HAL Id: hal-03412386

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03412386>

Submitted on 3 Nov 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Commerce triangulaire et villes atlantiques françaises au XVIII^e siècle

Guy Saupin
CRHIA – Université de Nantes

I – Les villes dans le commerce triangulaire

1 – La hiérarchie des ports français

La France occupe la troisième place dans la sinistre hiérarchie de la traite négrière européenne, derrière l'Angleterre dont l'importance des treize colonies d'Amérique du nord et des îles caraïbes (surtout la Jamaïque) explique l'intensité de la déportation des Noirs sur la seconde moitié du XVII^e siècle et principalement au XVIII^e siècle, mais aussi le Portugal qui tient ce second rang à cause de sa longévité dans le trafic négrier atlantique, étant le premier pays à le lancer au XV^e siècle et le dernier à le pratiquer pour le Brésil dans un XIX^e siècle bien avancé. La traite française a presque le même profil chronologique que l'Angleterre, à l'exception du premier tiers du XIX^e siècle où des négociants-armateurs, principalement nantais, ont prétendu maintenir l'ancien système en pratiquant une traite illégale, officiellement interdite en Europe depuis 1815 sous la pression des Anglais qui l'avait abolie pour eux-mêmes en 1807.

Tous les grands ports français du XVIII^e siècle ont touché à la traite, d'une manière très inégale et dans une inscription dans le temps très différente. L'hégémonie nantaise (42 %) est le phénomène marquant, avec une constance à souligner puisque les expéditions n'ont jamais été aussi puissantes qu'à la fin de l'Ancien Régime. La concurrence est d'abord venue des ports voisins dans la première moitié du XVIII^e siècle, principalement de La Rochelle et secondairement de Saint-Malo, mais aussi de Lorient à cause des entreprises de la Compagnie des Indes. Après la guerre de Sept ans, c'est surtout la forte montée en puissance de Bordeaux et du Havre qui a soutenu une concurrence dont l'apogée correspond à la phase ultime entre la guerre d'Indépendance américaine et l'intervention de l'Angleterre dans les guerres de la Révolution en 1793. Ainsi, La Rochelle est passée du second au quatrième rang, malgré une forte relance finale, et Saint-Malo du quatrième au septième rang, tandis que Bordeaux, peu concerné pendant longtemps, s'est hissé du cinquième au second rang, suivi par Le Havre s'imposant du sixième au troisième rang.

Evolution de l'hégémonie nantaise sur la traite négrière française au XVIII^e siècle

| Périodes | % France | Périodes | % France |
|-----------|----------|-----------|----------|
| 1707-1711 | 75 | 1748-1755 | 53 |
| 1712-1721 | 63,3 | 1763-1778 | 40,5 |
| 1722-1724 | 27,4 | 1779-1782 | 14,2 |
| 1725-1744 | 48 | 1783-1792 | 32,7 |

Il existe une explication traditionnelle à cet engagement fort et soutenu des Nantais dans la déportation d'esclaves vers les Antilles. Partant d'une comparaison avec le moindre rôle de Bordeaux, elle repose sur l'idée d'une inégalité en richesse des deux arrière-pays quant aux possibilités d'exportation vers les Antilles pour y soutenir un commerce de droiture. Contre les importations des produits tropicaux, Bordeaux bénéficiait de ses exportations de vin et de farine, à partir d'un large Sud-Ouest français, alors que Nantes n'avait pas de vins de cette qualité à proposer et que son rôle d'animateur du marché céréalier à partir du grenier de la Bretagne sud était traditionnellement orienté vers le marché intérieur, par la Loire, et vers la Péninsule ibérique. Nantes se serait donc tournée vers la traite pour compenser ce handicap économique dans ses envois vers l'outre-mer.

Nous pensons que cette interprétation classique souffre d'un triple défaut. Elle ne prend pas assez en compte le facteur de distribution du travail dans un système colonial national et les contextes historiques dans lesquels ces choix ont été définis et ensuite modifiés au long du siècle. Mais surtout elle couvre et entretient un grave défaut de notre historiographie du système maritime et colonial, à savoir la sous-estimation de l'importance du marché africain dans l'ensemble des circuits commerciaux dont le triangle n'est que l'élément central. Sans doute, par effet de conséquence de la pesanteur des traces du colonialisme dans notre inconscient collectif, les études historiques n'ont pas suffisamment analysé le marché africain pour lui-même, quantitativement et qualitativement, en soulignant les caractères spécifiques de sa demande. Paradoxalement encouragées dans cette voie par une juste compassion envers les victimes de cette déportation d'esclaves, elles n'ont pas reconnu à leur juste valeur économique les acteurs africains qui organisaient le trafic sur le continent noir en répondant aux incitations de la concurrence européenne par des exigences sans cesse accrues sur le genre et la qualité des marchandises qui intéressaient ces rois et ces aristocraties des royaumes côtiers.

Quand on sait qu'une cargaison d'un navire négrier était composée pour les deux tiers de produits textiles (toiles de lin et de chanvre et surtout de cotonnades), et ensuite de fusils et d'eau-de-vie, on est plutôt frappé de l'excellence de l'hinterland nantais qui couvrait tout le bassin hydrographique ligérien. Le rôle fort ancien, depuis

le XV^e siècle, de porte de sortie des toiles du grand ouest et des objets métallurgiques du nord du Massif central, a fourni une solide base d'exploitation pour un nouveau débouché géographique. L'action des Hollandais, incitant à la transformation du vin nantais en eau-de-vie afin de mieux écouler la production sur les marchés de l'Europe du nord, avait aussi préparé l'arrière-pays le plus proche. La présence de la Compagnie des Indes à Lorient, avec des ventes localisées à Nantes de 1720 à 1733, et toujours contrôlées ensuite principalement par les Nantais, a fourni l'adjonction indispensable des cotonnades, avant le relais de la construction rapide d'une industrie nantaise et régionale à partir de 1759. Ce n'est donc pas par défaut que Nantes s'est intéressée à la traite négrière, mais au contraire parce qu'elle a su comprendre assez vite qu'elle était exportatrice de produits particulièrement recherchés. Lorsque l'on compare les capacités d'approvisionnement à échelle française dans un système mercantiliste, la supériorité nantaise est évidente. En prenant le marché africain pour ce qu'il est, c'est-à-dire un segment original et essentiel du circuit global, et non pas un passage obligé mais secondaire des colonies françaises des Caraïbes et des Mascareignes, la simple logique économique de la richesse de l'hinterland explique cette hégémonie nantaise, conquise de haute lutte, dans un univers concurrentiel, même si la pression se fait plus forte dans la dernière décennie de cet Ancien Régime maritime et colonial.

2 – Les stratégies des acteurs

Même dans une ville comme Nantes, le tonnage des navires consacrés à la traite négrière n'excède que rarement le cinquième de l'ensemble car la valorisation du travail servile permet de fournir des productions tropicales qui appellent quatre navires supplémentaires pour leur envoi en métropole. Il est cependant vain de vouloir séparer le trafic des esclaves du commerce de droiture car les deux sont totalement liés. Les négociants nantais ne recourent d'ailleurs pas à cette distinction pour soulager leur conscience car le plus grand nombre additionne les deux activités. Il est plus intéressant d'analyser la variation des proportions des armements au cours d'une vie ou des générations successives, afin de dégager des traits de mentalité nous permettant d'approcher une typologie des acteurs en termes de puissance financière et d'esprit d'entreprise. Le capital à réunir pour les diverses formes d'armement maritime varie fortement, ce qui sélectionne et impose une progression ou une recherche de soutiens. Les conditions nautiques et géographiques du passage par l'Afrique et l'instabilité structurelle des conditions de commerce de déportation soumis à la bonne volonté des vendeurs, qui savent jouer de l'intense concurrence européenne, rendent le circuit négrier beaucoup plus risqué que le grand cabotage européen ou la droiture vers les Iles d'Amérique. Dans la loterie négrière, on peut gagner beaucoup comme on peut perdre de grosses sommes.

Alors qu'une expédition à la grande pêche morutière ne demande qu'un investissement de 10 000 à 20 000 livres pour la morue verte, pouvant monter jusqu'à 30 000 livres s'il s'agit de la morue sèche revendue directement en Andalousie ou dans les ports méditerranéens comme le montre l'exemple malouin, il faut entre 30 000 et 100 000 livres pour monter un voyage en droiture vers les Antilles. Par

contre, il est impossible d'organiser une expédition de traite négrière à moins de 100 000 livres, et encore faut-il se contenter d'un navire de petit tonnage puisque l'utilisation des grosses unités de plus de 200 tonneaux renvoie plus vers l'horizon des 400 000 livres. Seuls les commerces d'Inde et de Chine sont au-delà, entre 600 000 et 1 000 000 livres, puisque les financements vers les Mascareignes sont de l'ordre de grandeur de la traite négrière, ce qui a permis à quelques Nantais d'en explorer la rentabilité après 1769.

Il apparaît ainsi difficile de débiter par la traite négrière, sauf à agir comme héritier d'une famille négociante déjà bien installée ou d'un riche immigré qui vient de monter vers une place portuaire majeure pour le commerce colonial. C'est particulièrement délicat pour les armateurs qui sortent de la filière de la mer, tels ces capitaines négriers qui se lancent après plusieurs voyages à la côte d'Afrique. Aussi est-il toujours intéressant d'analyser les exceptions et de dégager le réseau social qui les soutient, comme par exemple un fort investissement de son ancien armateur. Olivier Pétré-Grenouilleau a mis en avant le concept de « stratégie du risque calculé » afin de mieux rendre compte des variations de comportements économiques au sein du milieu négociant, toujours marqué par un incessant renouvellement du fait d'une sortie permanente par le haut pour les plus riches et d'une intégration par le bas de nouveaux venus qui désirent y construire leur fortune. Sont ainsi particulièrement intéressants à observer tous les négociants-armateurs ayant un profil économique dans lequel les voyages négriers ont représenté plus du quart de leur activité, indiquant une prise de risque supérieure à la normale. L'inscription de cette orientation dans le cours de la vie est aussi une indication majeure pour la compréhension des stratégies maritimes et coloniales. Le point maximal est atteint lorsque certains prennent le risque majeur d'un armement individuel, sollicitant à plein la loterie négrière, alors que la prudence commandait généralement la répartition des risques dans la prise de participations croisées dans les armements.

3 – La logique de l'intégration économique

L'expression de « commerce triangulaire » pour désigner le commerce intégrant la traite négrière comme segment essentiel n'est pas entièrement satisfaisante, d'abord parce qu'il existe d'autres circuits de ce type comme par exemple celui de la grande pêche unissant Saint-Malo, Terre-Neuve et les marchés de la Méditerranée occidentale, mais surtout parce qu'il rejette dans l'ombre les deux extrémités du circuit intégral, à savoir le travail d'approvisionnement pour charger la navire négrier au départ de son port français et le commerce de redistribution des produits coloniaux importés, ces deux éléments majeurs dans l'accumulation des profits s'inscrivant aussi bien à échelle française qu'européenne selon des proportions variables selon les ports et leur positionnement géographique. Ainsi quand l'essentiel des importations antillaises repartent de Bordeaux en direction de l'Europe du Nord, la plus grande partie des nantaises concernent le royaume et principalement le marché parisien via Orléans.

La recherche du contrôle de l'ensemble de la filière pour l'optimisation des profits par une réduction des coûts intermédiaires rencontre aussi celle de la meilleure

performance sur un secteur dans une distribution nationale ou internationale du travail. La seconde formule prévaut largement pour l'approvisionnement grâce au rôle des relais des marchands régionaux de l'arrière-pays, mais surtout pour la redistribution en Europe comme l'illustre la domination des marchands allemands à Bordeaux dans le transport des produits coloniaux vers Hambourg et les ports de la Baltique. La question d'une recherche d'intégration sur le cœur du circuit, le triangulaire selon la dénomination classique, reste une question débattue au sein de l'historiographie. La progression des négociants métropolitains dans la propriété des plantations dans les Îles d'Amérique paraît relever de cette volonté de contrôler le cœur de la filière, en associant fourniture de main d'œuvre servile, production et revente du produit. Paul Butel a critiqué cette vision positive du modèle de l'intégration capitaliste verticale en soulignant que ce transfert des habitations entre les mains des négociants métropolitains n'était que la traduction du très mauvais fonctionnement économique du système, relevant concrètement de la levée des hypothèques sur des colons impécunieux, mauvais gestionnaires de plus en plus endettés. Des thèses récentes soutenues à Nantes montrent pourtant que des plantations peuvent produire de beaux profits et que l'achat d'habitations peut relever d'une stratégie tout à fait volontaire, hors d'une simple saisie. Les familles nantaises les plus riches de la place à la fin de l'Ancien Régime, comme les Bouteiller, les Drouin ou les Chaurand, en sont un magnifique exemple. Il convient donc de multiplier les analyses à partir des actes notariés et des papiers comptables d'habitation tant qu'il est possible d'en retrouver afin de faire progresser la recherche dans cette question controversée.

La nature des liens entre la colonisation et la première révolution industrielle est aussi une question débattue. Le caractère pionnier du Lancashire avec le couple Liverpool – premier port mondial pour la traite négrière –, et Manchester – grand centre manufacturier – en faisait pourtant une évidence. Deux questions se posent : celle de l'importance relative du poids du marché colonial dans l'amorce de l'industrialisation et celle de la part directe prise par les acteurs du commerce colonial dans ce décollage. Pour l'exemple français, force est de constater que ce type d'investissement est demeuré marginal pour le monde négociant. Dans l'exemple nantais en particulier, où une puissante activité d'indiennage a été fortement soutenue par le marché métropolitain mais aussi par la traite, l'essentiel des investissements est venu de travailleurs locaux qui ont su passer du rang d'artisans à celui de manufacturiers ou encore de familles étrangères, principalement d'origine suisse.

II – Les retombées économiques et sociales dans la ville

1 – Le développement des activités induites dans l'artisanat et les services

Il est établi que le commerce colonial est celui qui a connu le plus fort taux de croissance au XVIII^e siècle, entraînant dans son sillage l'ensemble des autres trafics et assurant ainsi une croissance commerciale française comparable à celle de l'Angleterre. Dans une ville marchande liée aux commerces lointains, les activités du port représentent le premier cercle fondamental de sa dynamique économique de développement. Le recensement des activités à l'échelle urbaine valorise en termes

de pourcentages les métiers de la construction et la réparation navale, du chargement et du déchargement des navires, du transport des quais en direction des magasins ou des entrepôts, comme des boutiques de la ville, de l'avitaillement nécessaire pour l'armement maritime, des fabricants des contenants comme les barriques ou les grosses toiles à ballots, du logement des gens de mer en transit et des marchands se limitant à des séjours de durée limitée.

Le second cercle est celui de la production des objets manufacturés directement exigés par les exportations prises en charge par la ville en direction des marchés coloniaux. Il s'agit principalement de textiles, surtout toiliers, qu'il s'agisse des plus traditionnels comme le lin et le chanvre, ou des plus récents comme les tissus de coton. Il s'agit également de la grande variété des produits métallurgiques, depuis les outils fort appréciés sur tous les secteurs jusqu'aux armes blanches ou à feu, très demandées en Afrique, et au matériel indispensable à la fabrication du sucre brut dans les îles à plantations. Toute cette fabrication n'est jamais le monopole de la ville portuaire car elle s'approvisionne dans un large hinterland, mais le XVIII^e siècle voit sa part progresser, engageant ainsi la première phase historique d'un mouvement à long terme, celui de l'industrialisation portuaire qui va s'accélérer au XIX^e siècle avec la première révolution technique. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, elle s'opère dans une juxtaposition de structures très diversifiées, au sein d'une lente transition entre la domination des petits ateliers dans le système de la manufacture dispersée et la montée des manufactures concentrées qui donnent progressivement naissance aux usines avec l'implantation du machinisme. Les derniers travaux permettent d'insister sur la lenteur des mutations et sur la force de l'imbrication des divers types de structures de production, les modes d'organisation traditionnels des petits ateliers étant longtemps reproduits à l'intérieur même des manufactures concentrées.

Au-delà, il est toujours délicat de mesurer l'impact du marché colonial et de ses dérivés parce qu'il se mêle aux influences d'autres marchés, régionaux, nationaux ou plus purement européens. Ce n'est pas qu'il cesse d'agir, mais il le fait de manière indirecte, en soutenant par exemple la présence de métiers rares et pointus et le fort développement de la fabrication et du commerce de produits de luxe puisque le fort enrichissement des négociants en fait des rivaux des élites robes traditionnelles, ces nouveaux riches ayant généralement un retard culturel, tant matériel qu'intellectuel à rattraper, ce qu'ils ont fait avec brio dans les plus grands ports du royaume au XVIII^e siècle.

À l'autre bout de l'échelle sociale, il faut également souligner la forte instabilité des nouveaux immigrants qui tentent de s'insérer dans les villes portuaires perçues au XVIII^e siècle comme les plus favorables pour se relancer, tant par leur marché du travail plus ouvert et plus actif qu'ailleurs que pour leurs opportunités d'ouverture vers le monde extérieur. Ceci vient surtout du fait de la grande porosité entre l'économie légale soumise aux contrôles administratifs et les multiples voies de la contrebande qui entretiennent un secteur parallèle. Ce serait une

erreur de croire que ce sont des acteurs différents qui s'activent dans chaque univers car on passe aisément de l'un à l'autre, surtout pour les nouveaux migrants qui y voient une pluriactivité susceptible de faciliter leur intégration au monde urbain. N'oublions pas que dans la France du XVIII^e siècle, ce sont les grands ports maritimes qui ont connu les plus belles croissances démographiques, assurées par un mouvement d'immigration très puissant capable de surmonter aisément un courant d'émigration d'importance notable.

2 – L'enrichissement des négociants

Même si l'analyse des résultats financiers des voyages négriers livre des résultats très irréguliers, associant de grosses pertes et des gains substantiels, il ne faut jamais dissocier ces résultats de l'ensemble des performances produites par la filière toute entière. La bonne régularité de la rentabilité dans la vente des produits coloniaux gomme alors les quelques mauvais résultats financiers de la déportation des Noirs.

S'il convient de distinguer le travail de l'armateur qui se charge d'équiper le navire pour un circuit commercial donné et celui du négociant qui achète et vend des marchandises, les deux fonctions sont le plus souvent cumulées par les maisons de commerce individuelles ou en société. L'armement maritime se fait le plus souvent en associant plusieurs investisseurs afin de parvenir à réunir le capital nécessaire pour les petits armateurs qui se lancent ou pour multiplier les expéditions pour les plus expérimentés, à la fortune personnelle plus solide. La volonté de se protéger autant qu'il est possible des risques de mer est aussi une puissante motivation qui explique les participations croisées, dont les répétitions entre les mêmes acteurs permettent de dégager des réseaux d'affaire, souvent liés à la parenté, mais aussi à la confiance réciproque tissée au fil des opérations collectives. Pour le commerce proprement dit, le négociant peut agir pour son propre compte après avoir acheté les marchandises, mais aussi comme simple consignataire offrant un magasin à des clients lointains ou plus souvent comme commissionnaire chargé non seulement de stocker les productions mais aussi de les vendre pour le compte de leur propriétaire moyennant une rémunération de 2 à 3 %. Pour Nantes, l'analyse de la comptabilité des frères Chaurand a montré que c'était la vente de leurs propres productions, ici principalement le sucre de Saint-Domingue, qui leur assurait les plus gros profits, d'où leur ardeur à se faire propriétaires d'habitations.

Pour les négociants métropolitains qui adoptent cette stratégie, la question de la qualité de la gestion des plantations devient un problème majeur, même si elle se pose indirectement à tous, car il vaut mieux faire des affaires avec de bons gestionnaires qu'avec des propriétaires peu avisés et impécunieux. Avec l'acquisition de plantations, le négociant est obligé de recourir à des gérants qu'il essaie de choisir au mieux, selon ses sources d'information. Mais les déceptions étant fréquentes, des missions d'enquête et d'apurement des comptes sont organisées à partir de la métropole, avec envoi de mandataire, ou délégués à des marchands des Îles, ordinairement utilisés comme commissionnaires. La constitution de sociétés en commandite pour

améliorer la gestion de leurs affaires aux colonies est une des solutions préférées des plus grands négociants nantais, parfois pour mieux rentabiliser la vente des esclaves, mais surtout pour responsabiliser les gérants des habitations par le partage des bénéfices. Le négociant métropolitain apporte les capitaux comme commanditaire, et le gérant son travail de direction d'une exploitation comme commandité. Cela n'empêche pourtant pas toutes les dérives.

En France, de 1719 à 1789, les entrées coloniales sont passées de 20 à 100 millions de livres par an et les sorties de 10 à 300, soit une multiplication par cinq et par trente, alors que le total des entrées était multiplié par 7,5 (de 80 à 600 millions de livres) et celui des sorties par six seulement (de 90 à 550 millions de livres). Les chiffres de 1786 permettent de fixer une hiérarchie des places portuaires françaises au bout de cette belle croissance. Pour environ 176 millions de livres d'importations coloniales, Bordeaux s'assure la première place avec environ 37 %, suivi de Nantes (21 %), du Havre (18 %) et de Marseille (16 %) tandis que La Rochelle doit se contenter de 3 %. Ceci se traduit dans la hausse remarquable des fortunes négociantes au cours du XVIII^e siècle malgré la multiplication du nombre des acteurs dans chaque place et de la concurrence entre les ports.

Pour Nantes, Gérard Mellier, maire de la ville et subdélégué de l'intendant, dresse en 1725 une estimation considérée comme fiable par les historiens. Elle aboutit à un total de 18,5 millions de livres pour une liste de 230 négociants. Selon l'historien Maurice Quenet, le même nombre donnerait entre 26 et 33 millions de livres en 1756-1757. Par contre, la guerre de Sept Ans aurait réduit et le nombre et la somme, estimée entre 20 et 25 millions de livres en 1767-1768. La fin du siècle est prodigieuse car l'estimation vers 1789 atteint 120 millions de livres, soit une multiplication par cinq ou six en à peine plus de 20 ans. Bien sûr, la distribution interne est toujours fort inégale, entretenant une forme pyramidale, avec un nombre limité de familles, oscillant entre une dizaine et une vingtaine, qui concentrent entre leurs mains entre le quart et le tiers de la fortune totale.

3 – La présence d'un petit groupe de gens de couleur dans la ville au XVIII^e siècle

Les ports négriers sont naturellement les lieux dans lesquels arrivent les esclaves amenés par les propriétaires des habitations antillaises au XVIII^e siècle. La plus grande partie n'y reste pas puisqu'ils sont destinés à entrer dans la domesticité parisienne de leurs maîtres, ce qui fait de la capitale la ville dans laquelle est rassemblé le plus grand nombre de Noirs, peut-être les trois quarts. Dans les villes maritimes, l'importance numérique des Noirs paraît recouvrir la hiérarchie des ports négriers, avec une nette domination de Nantes qui aurait compté presque 700 individus vers 1780, sans doute plus selon les plaintes du procureur du roi à l'Amirauté qui parle de fraude dans l'avant-port de Paimboeuf, Bordeaux venant en seconde position avec environ 370 individus devant La Rochelle avec presque 70. Les ports de Lorient et de Saint-Malo n'ont pas fourni de chiffres, mais les travaux des historiens permettent d'envisager respectivement une trentaine et une vingtaine de personnes dans

chaque ville. Toutefois, la visibilité dans l'espace urbain était renforcée par la concentration des Noirs dans le quartier portuaire, plus à Nantes qu'à Bordeaux par ailleurs.

Dans toutes les villes, ce sont des jeunes hommes (70 %), ayant pour la moitié moins de 20 ans et pour une très grande majorité moins de 30 ans. À la différence de Paris, la part des Noirs nés en Afrique est importante (41 %), ne laissant qu'une courte avance aux Noirs créoles nés aux Antilles (47 %), le reste étant formé de Noirs nés sur le sol européen. L'équilibre varie selon les ports et c'est à La Rochelle que l'apport africain s'affirme le plus, parvenant à équilibrer la part créole. Partout, il s'agit surtout d'esclaves dénommés « Guinéés, Congos et Angoles ». Contrairement à Paris où les esclaves sont surtout attachés à la noblesse, ils relèvent surtout des bourgeoisies marchandes et officières métropolitaines, mais aussi de familles du monde colonial, que ce soit celles des officiers militaires en poste dans les Îles ou des propriétaires des habitations qui oscillent entre les deux rives de l'Atlantique. Dans les ports négriers, Bordeaux présente un profil plus parisien que les autres puisque les Noirs sont utilisés principalement comme domestiques alors qu'à Nantes et à La Rochelle ils sont majoritairement placés dans les ateliers, certainement pour y acquérir une qualification technique avant le retour aux Îles.

Il existe en effet une grande différence, au moins en théorie, entre les Noirs de Paris et ceux de Bordeaux, de Nantes et des villes bretonnes en général, car le parlement de Paris a refusé d'enregistrer les arrêts de 1716 et de 1738 précisant bien que les Noirs conservaient leur statut servile pendant leur séjour temporaire en France, fixé à la vie du maître en 1716 et à trois ans en 1738, alors que les parlements de Bordeaux et de Rennes se sont empressés de les ratifier. En théorie, l'esclave parisien et rochelais pourrait réclamer pour sa liberté. Bien peu s'y sont risqué, attendant la bonne grâce des maîtres, plus fréquente dans la capitale. Pourtant, bien que les mariages d'esclaves soient interdits dans ces villes portuaires depuis 1738, les registres paroissiaux ne manquent pas d'en donner quelques exemples, révélant ainsi une réelle vie sociale de ces Noirs doublement déportés. La loi de 1777, qui prétendait fixer les Noirs dans des dépôts, n'a pas été appliquée suite aux perturbations de la guerre d'Amérique, mais elle révèle la grande inquiétude des autorités devant le mélange des sangs.

L'image qui ressort de cette présence des gens de couleur dans les ports négriers est celle de petits groupes, plus ou moins réduits, mais visibles, très instables à cause de la double mobilité vers Paris et vers les Îles, ne suscitant pas plus de tensions sociales que d'autres catégories de population urbaine, mais provoquant, à cause de la couleur de leur peau, une plus grande inquiétude des autorités publiques.

III – La transformation de l'espace urbain

1 – La dynamique atlantique est le principal moteur de développement urbain

Le front pionnier d'urbanisation du quartier portuaire donne la forme générale à la ville. Les activités économiques directes et induites, reliées à l'exploitation

du système maritime et colonial fondé sur l'exploitation des plantations et la déportation des esclaves noirs, formant le principal moteur de développement urbain, la zone portuaire connaît normalement la plus forte poussée démographique et la plus rapide expansion au détriment de la campagne proche. Pour les villes littorales comme Saint-Malo, La Rochelle, ou Marseille, cette expansion enveloppe le port et donne priorité à la proximité avec la mer, avec éventuellement la création de nouveaux bassins. Pour les villes en fond d'estuaire, l'expansion urbaine s'opère vers l'aval, en direction de l'estuaire, pour mieux répondre aux besoins croissants de surface de travail et à la hausse générale des tonnages des navires. L'augmentation des surfaces construites résulte de l'expansion du trafic en tonnage, à la concurrence entre les activités de manutention, de stockage et de transformation manufacturière, auxquelles s'ajoutent la pression du besoin en logements, la loi de la confusion ou de la proximité entre travail et résidence conservant toute sa force à l'époque moderne. Selon les contraintes ou les facilités géographiques des sites portuaires, l'ensemble de ces activités peut rester relativement groupé ou plus nettement dispersé lorsque le besoin d'espace se fait sentir. S'il est relativement aisé de s'étendre en arrière du port des Chartrons à Bordeaux, il est très difficile d'escalader le coteau de la Fosse à Nantes, d'où cette tripartition en direction des marais de Chézine au bas de la Fosse, vers le faubourg Richebourg, en amont du château, mais principalement le long de la ligne des ponts, vers le faubourg sud, principale zone de l'indennage dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

À Bordeaux et à Nantes, la poussée urbaine est beaucoup plus forte vers l'aval, dans les quartiers respectifs des Chartrons et de la Fosse, alors que l'avancée demeure beaucoup plus modérée dans les autres faubourgs. Il faut remarquer que la rive opposée à la position principale de la ville ne profite guère du développement maritime, même si une activité secondaire a pu s'y maintenir. Il en est ainsi à Bordeaux pour sa rive nord et à Nantes pour sa rive sud. La comparaison avec Rouen est fort éclairante puisque l'espace urbain ne connaît pas cette déformation expansive par rapport à la forme urbaine héritée du Moyen Âge. L'explication est double. La descente vers l'aval le long de la Seine demeure limitée puisque c'est la ville nouvelle du Havre qui capte l'essentiel du trafic maritime colonial au XVIII^e siècle. D'autre part, l'inflexion vers l'activité manufacturière, grâce à l'essor de l'industrie cotonnière, profite principalement à la partie est, et secondairement au faubourg sud, de l'autre côté de la Seine. Ainsi Rouen se montre plus fidèle à sa forme urbaine ancienne que ne le sont Bordeaux et Nantes.

2 – L'émergence d'un nouveau pôle résidentiel négociant

Toutefois, le XVIII^e siècle connaît, pour une partie du monde négociant, un début de dissociation entre la résidence et les magasins. Si tous les grands marchands conservent leur comptoir dans leur logement, augmenté quelque peu par une ou quelques autres pièces pour la protection des marchandises les plus précieuses ou les échantillons de démonstration, les entrepôts et magasins de grande taille sont de préférence installés dans la partie la plus accessible du port. Ce mouvement est lancé à Nantes par le subdélégué-maire Gérard Mellier dans les années 1720 avec

le lotissement programmé de l'île de la Saulzaie, futur quartier Feydeau, du nom de l'intendant de Bretagne dont il était le relais nantais.

Pendant longtemps, l'ascension sociale des marchands, se traduisant dans les meilleurs des cas par un glissement du tiers-état vers la noblesse, s'était accompagnée par une migration géographique résidentielle à l'intérieur de l'espace urbain, déplacement censé matérialiser et mettre en scène pour le public la translation sociale vers un statut de dignité supérieure. La direction était toujours la même, sans équivoque, menant de la zone portuaire vers le quartier « aristocratique », au sens du rassemblement des « meilleurs » selon les normes traditionnelles, c'est-à-dire des rues à forte densité cléricale, nobiliaire et officière, non loin de la cathédrale et des principales cours de justice royales. Pour Nantes, cela faisait passer de l'ouest à l'est, du quartier Saint-Nicolas vers la cathédrale et le château ; à Bordeaux, des rives de la Garonne vers l'intérieur, plutôt du nord-ouest vers le sud-est, c'est-à-dire du cours du Chapeau Rouge vers le parlement et la cathédrale.

L'enrichissement prodigieux des meilleures familles négociantes et la revalorisation de l'image sociale du négoce par suite du maintien en activité sur deux ou trois générations de lignées marchandes anoblies ont abouti à un lent renversement de la logique résidentielle ancienne. La volonté d'affirmer une nouvelle puissance sociale, en ne s'éloignant pas trop du port, tout en évitant les problèmes de pollution et d'environnement liés à une concentration intense d'activités, a favorisé l'émergence d'un nouveau pôle de référence, intermédiaire entre le vieux centre aristocratique cléricale et officier et la zone de concentration du travail portuaire. Ce second centre a bénéficié progressivement de l'essentiel des travaux d'embellissement du XVIII^e siècle, c'est-à-dire de la création d'une ville neuve selon les règles de l'art urbain de la Renaissance et les principes hygiénistes du discours médical des Lumières, avec des équipements publics de référence : de belles places harmonieuses à architecture programmée valorisant la dynamique atlantique, la bourse, le théâtre, un jardin, des cours, des squares.

Cette double polarisation aboutissant à un déplacement du centre de gravité de l'espace urbain global fut lent à se dessiner, tant la capacité d'attraction du pôle de référence traditionnel demeurait forte et la mutation ne devint vraiment lisible qu'avec le dernier tiers du XVIII^e siècle. À Nantes, ce fut la création du quartier Graslin, sur initiative privée d'un administrateur de la Ferme générale, mêlant idéal des Lumières, sens de l'intérêt public et goût de la spéculation immobilière, structuré par les places royale et Graslin, la bourse et le théâtre, placé entre la vieille ville et la nouvelle zone portuaire de la basse Fosse. À Bordeaux, ce fut le quartier du théâtre et des allées Tourny, non loin de la nouvelle place royale ouvrant largement sur la partie ancienne du port, développé comme trait d'union entre la vieille ville et la ville neuve des Chartrons, en solution de contournement du château Trompette.

3 – L'apport patrimonial : la spécificité de la construction négociante

L'apport des négociants à la dimension matérielle de la ville se traduit plus directement dans les édifices qu'ils ont choisi de faire construire, le plus grand nombre de ceux qui sont conservés aujourd'hui datant du XVIII^e siècle, même si une partie d'entre eux n'ont qu'une façade de cette époque ajoutée à une construction plus ancienne des XVI^e ou XVII^e siècles. Les demandes des négociants enrichis qui font élever des immeubles au XVIII^e siècle s'organisent dans une synthèse variable entre plusieurs nécessités : se loger confortablement selon les critères des élites sociales directement importés de Paris, réserver le rez-de-chaussée aux pièces indispensables à l'activité du grand commerce international et aux commodités d'une famille aisée, choisir une élévation et une décoration extérieure qui puissent mettre en scène la réussite familiale et rentabiliser le tout. D'où la préférence, pour de grands édifices capables d'abriter un grand appartement pour le négociant, des espaces de travail et d'autres appartements plus réduits destinés à la location.

Les signes de promotion d'une nouvelle élite sont à chercher en même temps dans une volonté de suivre de près les modes parisiennes, tout en étant très attaché à valoriser la réussite particulière de son lignage. Ainsi, les négociants veulent s'offrir les distributions intérieures les plus modernes, séparant bien vie publique et vie privée, rendant possible la cohabitation entre les espaces dévolus à l'entretien de la nécessaire sociabilité extérieure et les pièces de refuge garantissant l'intimité familiale et même individuelle, selon les nouvelles normes sociales et culturelles triomphant dans les élites urbaines. Jusqu'aux années 1760, les nouveaux riches des villes portuaires semblent avoir cultivé une réelle originalité culturelle, gardant un attachement plus tardif au goût baroque se manifestant dans la richesse, la fantaisie de la décoration des façades, mêlant codes artistiques classiques européens et référence exotiques au monde lointain, sans craindre d'apparaître en retard sur les codes artistiques nobiliaires parisiens. Mais l'homogénéisation culturelle s'est imposée dans le dernier tiers du XVIII^e siècle avec le triomphe général du style néo-classique pour le traitement des façades extérieures. Le paysage urbain nantais illustre parfaitement ce contraste et cette évolution puisque de part et d'autre du bras nord de la Loire se faisaient face deux fronts de nouveaux immeubles : ceux de la rive gauche, bordant le côté nord de l'île Feydeau, construit surtout dans les années 1750, avec une réelle fantaisie décorative, et ceux de la rive droite, donnant une façade nouvelle masquant la vieille ville médiévale, construit dans les années 1770 dans toute la rigueur et la sobriété du goût néo-classique.

Bibliographie récente

- BUTEL, Paul, *Vivre à Bordeaux sous l'Ancien Régime*, Paris, Perrin, 1999.
- DAGET, Serge, *La traite des Noirs*, Rennes, Ouest France Université, 1990.
- DEVEAU, Jean-Michel, *La Traite rochelaise au XVIII^e siècle*, Paris, Karthala, 1990.
- HAROUËL, Jean-Louis, *L'embellissement des villes : l'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Paris, Picard, 1993.
- LELIEVRE, Pierre, *Nantes au XVIII^e siècle*, Nantes, 1942 ; Paris, Picard, 1988.
- PETRE-GRENOUILLEAU, Olivier, *Nantes au temps de la traite des Noirs*, Paris, Hachette, 1998.
- Id., *L'Argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996.
- Id., *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004.
- ROMAN, Alain, *Saint-Malo au temps des négriers*, Paris, 2001.
- SAUGERA, Eric, *Bordeaux, port négrier. Chronologie, idéologie, économie, XVII^e-XIX^e siècles*, Paris, Karthala, 1995.
- TAILLARD, Christian, *Bordeaux à l'âge classique*, Bordeaux, Mollat, 1997 (1987).