



HAL
open science

La traite négrière nantaise de 1763 à 1793. Étude statistique

Jacques Weber

► **To cite this version:**

Jacques Weber. La traite négrière nantaise de 1763 à 1793. Étude statistique. Revue historique des Mascareignes, 2000, Contributions à l'histoire de l'esclavage, 02, pp.25-39. hal-03454087

HAL Id: hal-03454087

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03454087>

Submitted on 29 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.

La traite négrière nantaise de 1763 à 1793

ÉTUDE STATISTIQUE

Jacques Weber

Professeur d'Histoire contemporaine

Directeur du Centre de Recherches

sur l'Histoire du Monde Atlantique (C.R.H.M.A.)

Université de Nantes

Depuis les ouvrages déjà anciens de Gaston Martin¹ et Dieudonné Rinchon², la traite négrière nantaise au XVIII^e siècle a suscité peu d'intérêt et de publications. Jean Meyer a publié en 1969 un ouvrage de référence sur l'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle³, qui, bien que fort utile à l'historien de la traite, n'est pas particulièrement consacré aux armements négriers. Jean Mettas avait commencé une vaste thèse sur la traite française au XVIII^e siècle, mais, emporté par la maladie, il n'a pu achever son œuvre. Son *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*, dont le tome 1 est consacré à Nantes, a cependant été édité en 1978 par Serge Daget.⁴ Il est aujourd'hui encore l'ouvrage de base pour toute recherche en ce domaine. Daget lui-même s'est consacré à la traite illégale du XIX^e siècle et son disciple, Éric Saugera, à la traite sous le Consulat et l'Empire, et récemment à la traite bordelaise.⁵

M'étant intéressé, dans le cadre de mes travaux sur l'Inde, au *coolie trade*, qui devait pourvoir en main-d'œuvre les colonies à sucre après l'abolition de l'esclavage, et dont on a dit qu'il était une nouvelle forme de traite, je décidai, en arrivant à Nantes en 1990, d'orienter quelques-uns de mes étudiants vers l'étude de la traite, en commençant par la fin du XVIII^e siècle, époque négligée par Gaston Martin,

[1] Gaston-Martin, *Nantes au XVIII^e siècle. L'ère des négriers (1714-1774) d'après des documents inédits*, Félix Alcan, Paris, 1931, 452 pages, et nouvelle édition introduite par Charles Becker, Karthala, 1993, 450 p.

[2] Rinchon, Dieudonné, *Les armements négriers au XVIII^e siècle d'après la correspondance et la comptabilité des armateurs et capitaines nantais*, Académie Royale des Sciences Coloniales, Bruxelles, 1956, 178 pages.

[3] Meyer, Jean, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1969, 468 p.

[4] Mettas, Jean, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*, édité par Serge Daget, tome 1, Nantes, S.F.H.O.M., Paris, 1978.

[5] Saugera, Éric, *Bordeaux, port négrier, XVII^e-XIX^e siècles*, Karthala, Paris, J & D Éditions, Biarritz, 382 p.

qui avait interrompu son étude en 1774. L'exposition *Les Anneaux de la Mémoire*, organisée à Nantes en 1993 et 1994, a suscité un regain d'intérêt pour ces questions, aussi bien parmi la population de la ville, que chez les étudiants. Les douze mémoires soutenus depuis 1993, dont neuf concernent la traite atlantique, couvrent les années 1763 à 1793.⁶

Je me propose de présenter ici quelques-unes de leurs conclusions. Cet exposé ne donnera qu'une petite idée de la richesse de ces quelque 2500 pages. Il a fallu effectuer des choix et consentir à sacrifier des problématiques pourtant intéressantes. Je ne parlerai par exemple pas des investisseurs, des équipages, des opérations de traite, et fort peu des traversées, des opérations de vente en Amérique et des profits, sujet sur lequel les informations demeurent fragmentaires et incertaines. A la lecture de ces ouvrages, il apparaît que, tout en restant fidèle à ses certitudes et à ses stratégies, le milieu négrier nantais connaît de profondes mutations, ainsi d'ailleurs que le trafic lui-même.

1. NANTES, BASTION DE LA TRAITE

Malgré un recul relatif entre les Guerres de Sept Ans et d'Indépendance d'Amérique, dû aux progrès des autres ports et non à son déclin, Nantes conserve le *leadership* incontesté de la traite négrière française et connaît son apogée à la veille de la Révolution. On le sait depuis Mettas, la date de 1774, choisie par Gaston-Martin pour clore son étude, n'a aucune signification.

Un recul très relatif

L'intérêt de l'armement nantais pour le trafic triangulaire ne se dément pas après la guerre de Sept Ans, bien au contraire. Avec 699⁷ expéditions sur un total de 1427, la période 1763-1793 représente 49 % des armements négriers nantais. Pourtant, la part de Nantes dans l'armement négrier français, qui était de plus de 50 % avant la guerre de Sept Ans, diminue incontestablement dans la seconde moitié du XVIII^e siècle :

- 1763-1766 : 49,3 %,
- 1767-1771 : 42,5 %,
- 1772-1778 : 34,4 %,
- 1783-1789 : 34,3 %,
- 1789-1793 : 36,1 %.

[6] Voir en annexe la liste des mémoires soutenus. Chaque mémoire comprend un répertoire détaillé des expéditions de la période étudiée et un second volume de synthèse.

[7] Jean Mettas répertorie 684 navires entre 1763 et 1793. Les récentes recherches réalisées par le Centre de Recherches sur l'Histoire du Monde Atlantique de l'Université de Nantes ont révélé l'existence de 15 autres négriers avérés et d'une trentaine de négriers probables. Par ailleurs, un récent mémoire de maîtrise révèle quinze expéditions négrières entre 1688 et 1707, année avec laquelle s'ouvre le répertoire de Jean Mettas. Le premier négrier nantais, en l'état actuel des connaissances, est *La Paix* (100 tonneaux) en 1688. L'ont suivi *La Diligente* (200 tonneaux) en 1688; *Le Meaupou* (160 tx) en 1697; *L'Éléonor de Roy* (250 tx) en 1697; *La Princesse* (300 tx) en 1698; *Le Neptune* (230 tx) en 1698; *Le Maupous* (10 à 150 tx) en 1702; *La Marianne* (200 à 250 tx) en 1702; *Le Saint François de Paul* (300 tx) en 1702; *La Princesse* (250 tx) en 1703; *L'Espérance* (100 tx) en 1703; *Le Céran* (250 tx) en 1705; *L'Auguste* (150 tx) en 1706; *Le Duc de Bretagne* (350 tx) en 1706; *Le Poly* (350 tx) en 1706. Voir Valérie Hallier, *Le lancement de la traite négrière à Nantes de 1688 à 1713*, Université de Nantes, octobre 1996.

On assiste, après la guerre de Sept Ans, à un essor des armements négriers dans les autres ports, stimulés par les encouragements que leur prodigue le gouvernement. Le 31 juillet 1767, la Compagnie des Indes perd le privilège exclusif du commerce des Noirs à la côte d’Afrique, qu’elle détenait en vertu des arrêts de janvier 1710 et septembre 1720. Afin de les inciter à armer pour la traite, l’arrêt du 30 septembre 1767 accorde aux ports de la Manche, Saint-Malo, Le Havre et Honfleur, l’exemption du droit de 10 livres par Noir vendu aux Antilles, versé jusque-là à la société privilégiée. L’exemption est étendue à La Rochelle le 4 février 1768 et à Bordeaux, le 21 mars de la même année. Par ailleurs, victime de la perte du Canada, La Rochelle doit renoncer au commerce des fourrures et renoue activement avec la traite.

Cette concurrence, la crise diplomatique et économique de 1770 et la tension persistante des années suivantes affectent certes la traite nantaise : le nombre des expéditions négrières chute de 29 par an en moyenne entre 1763 et 1766, à 22,2 entre 1767 et 1771 et 20,6 entre 1772 et 1778. La part de la traite dans l’activité générale du port de Nantes, qui était de l’ordre de 15 % entre 1763 et 1766, n’est plus que de 9 % dans les années qui précèdent la guerre d’Indépendance d’Amérique. Il serait cependant hâtif de parler d’un déclin de la traite nantaise. On ne constate pas, par exemple, de véritable diminution du tonnage : entre 1763 et 1766, période de forte reprise du trafic négrier, les Nantais arment 3 954 tonneaux par an en moyenne. Entre 1772 et 1778, le tonnage moyen annuel est à peine inférieur : 3 556 tonneaux. Les Nantais arment moins de navires, mais utilisent des vaisseaux de plus grande capacité. La jauge moyenne d’un bateau négrier, qui était de 140 tonneaux dans les années de reprise, passe à 175,5 tonneaux entre 1772 et 1778.

Enfin, les armements reprennent après la guerre d’Indépendance d’Amérique : on compte 32 départs par an en moyenne entre 1783 et 1788 et 193 armements pour l’ensemble de cette période, contre 116 à Bordeaux, 111 au Havre et 75 à La Rochelle.⁸ 46 négriers sont armés à Nantes en 1789 et 43 en 1790, soit un total de 89, qui représente 10,65 % des expéditions négrières nantaises et 4,5 % des armements français du XVIII^e siècle. La part de Nantes, qui était tombée à 34,3 % entre 1783 et 1788, remonte à 36,1 % entre 1789 et 1793, le port de la Loire armant autant que Bordeaux et Le Havre réunis :

- Nantes : 152 armements ; 36,1 %,
 - Bordeaux : 86 armements ; 20,4 %
 - Le Havre : 67 armements ; 15,9 %
- } Total : 153 armements, soit 36,3 %.

Une politique négrière immuable

Même aux plus mauvaises heures, dans les années 1770, les Nantais dictent la stratégie négrière de la France entière, ainsi que l’a montré Bruno Hervé. Il a observé, entre 1772 et 1778, l’existence de cycles courts de quatre à treize mois, des périodes de brutale dépression succédant à plusieurs mois d’expansion. « Il semble,

[8] Nantes, qui domine largement par le nombre des armements, est talonné par La Rochelle si l’on considère le tonnage. Les 193 navires négriers nantais de la période 1783-1788 jaugent 52 000 tonneaux, alors que les 75 navires rochelais représentent une capacité totale de 42 000 tonneaux.

écrit-il, que chaque période de croissance de l'armement entraîne par ses "excès" la nécessité de réduire, voire d'arrêter ceux-ci ». Des perspectives favorables encouragent les armateurs, mais très vite la concurrence provoque des déboires et un ralentissement des investissements négriers. Il en résulte une pénurie aux îles et une reprise de la demande et des armements. Il arrive aussi qu'après d'importants investissements, les armateurs manquent de fonds et attendent les retours avant de financer de nouvelles expéditions. Monsieur Hervé est formel, et sa démonstration est convaincante, les Nantais ne se préoccupent nullement de leurs concurrents et ne cherchent pas à anticiper leurs réactions. La stratégie de ces derniers consiste au contraire à ne pas faire partir leurs expéditions en même temps que celles de Nantes.

Bien que la part de la traite dans la cité ligérienne ne soit, en année normale, que de 15 % environ contre 55 % pour la droiture et 30 % pour le cabotage, ses milieux d'affaires sont toujours les premiers à réagir lorsque les intérêts des négriers sont menacés, entraînant dans leur sillage les négociants des autres ports. Ils restent indéfectiblement attachés à leurs conceptions commerciales et notamment à l'Exclusif strict, rétabli par Choiseul le 12 avril 1763, dont ils sont les principaux défenseurs. Ils prennent ainsi la tête de l'opposition au projet de Jean Dubuc, député du commerce martiniquais, qui, dans un mémoire fameux, expose en avril 1765 sa conception d'un Exclusif mitigé et demande l'admission aux colonies des nègres de traite étrangère. Dans le mémoire qu'ils rédigent en 1766, en réponse à l'enquête du gouvernement, ils nient que la traite française soit « plus difficile et moins abondante que celle des Anglais ». La traite de ces derniers surpassant « les besoins de leurs colonies à sucre », ils écoulent leurs excédents, et notamment leurs « rebuts », dans les colonies françaises, ce qui y rend la vente des Noirs de traite française difficile. Le conflit avec les colons rebondit en 1773, lorsque les planteurs de Saint-Domingue, désireux d'ouvrir leurs ports aux négriers étrangers, reprochent avec quelque exagération au commerce de Nantes de les pourvoir « en très petite quantité, vu la consommation, et à un prix excédent puisqu'il serait facile de montrer qu'il y gagne près de 200 % ». Après la guerre d'Indépendance américaine, les Nantais dénoncent les arrêts des 28 juin 1783 et 30 août 1784 qui ouvrent certains ports coloniaux, dont Port-au-Prince, Les Cayes et Le Cap Français, aux négriers étrangers. Pendant plusieurs mois, ils réduisent considérablement leurs armements négriers : on n'en compte que 21 en 1784, contre 35 en 1783, 34 en 1785 et 38 en 1786. Leurs protestations, liées à celles des autres ports, aboutissent à l'arrêt du 26 octobre 1784, instituant une prime de 60 livres par tonneau et une prime « par tête », qui est de 60 ou 100 livres, selon la destination. L'arrêt du 10 septembre 1786, qui proroge jusqu'au 1^{er} août 1789 la permission accordée aux étrangers, porte la prime à 160 livres par tête si les Noirs sont vendus aux îles du Vent et à 200 livres s'ils sont débarqués dans un port du sud de Saint-Domingue.

Défenseurs du monopole du pavillon national, les Nantais s'opposent à tout monopole national. En 1775, ils se mobilisent contre un projet visant à octroyer à la Compagnie de Guyane le privilège exclusif du commerce, dont la traite des Noirs, entre le cap Blanc et la rivière de Sierra Leone. Leurs intérêts sont faibles dans la région concernée, mais c'est pour eux une question de principe. Cette affaire leur permet d'afficher leurs conceptions libérales en matière commerciale : dans un mémoire à Sartine, ils conviennent qu'il « serait nécessaire qu'il y eût des forts

français... », mais ajoutent aussitôt qu'il « voudrait pourtant mieux qu'il n'y en eût point du tout de la part d'aucune puissance de l'Europe, parce que le commerce y seroit plus libre ».⁹ Malgré ce plaidoyer en faveur de la liberté du commerce, Sartine finit par accorder à la Compagnie de Guyane, le 14 août 1777, un privilège, dont elle ne pourra jouir en raison de la guerre.

2. LES MUTATIONS DE L'ARMEMENT NÉGRIER NANTAIS

La fin des oligarchies négrières : la « démocratisation » de la traite

De cette liberté commerciale, à laquelle leur cité est tant attachée, un nombre croissant de maisons profite. L'époque où les Walsh, Grou, Delaville et Montaudoïn monopolisaient le trafic négrier est révolue. On assiste, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, à un étonnant éparpillement de cette activité, à laquelle s'intéressent désormais de petites maisons. Le phénomène est particulièrement remarquable dans les périodes de reprise : les 118 expéditions des années 1763-1766 sont organisées par 62 maisons différentes, soit 1,9 armement par maison. Les échecs essuyés par beaucoup et les difficultés auxquelles la traite nantaise se heurte à partir de 1770 provoquent le retour à une relative concentration : 40 maisons organisent 126 expéditions entre 1772 et 1778, soit une moyenne de 3,15. Après la guerre d'Indépendance, la traite est à son apogée et l'émiettement de l'armement se confirme. La demande est alors si importante que de nouveau les plus petites maisons tentent leur chance : entre 1783 et 1788, 72 armateurs expédient 193 navires négriers, soit 2,65 chacun en moyenne. Pendant les quatre premières années de la Révolution, on compte 152 vaisseaux pour 59 sociétés différentes, soit 2,57 en moyenne.

Le milieu des armateurs négriers se caractérise par une grande mobilité et un renouvellement constant. Entre 1767 et 1771, Bouteiller et Deguer dominent cette activité. Bouteiller est encore au premier rang entre 1772 et 1778, mais Deguer, qui arme toujours pour les côtes d'Afrique, est supplanté par Pelletier-Dudoyer, Espivent de la Villeboisnet, Guillon Père et Fils et Louis Drouin. Après la guerre d'Indépendance d'Amérique, tous ont disparu des premières places, hormis Espivent, qui arme encore 5 navires : les nouveaux maîtres de la traite nantaise sont Chaurant Frères et Aubry de la Fosse, avec 11 armements chacun, Mosneron Dupin, 9 armements, Michel, Poisson, Langevin Frères et Canel, Mesle et Bernard, 7 armements chacun, Delaville et Arnous Père et Fils, 6 armements. Christian Chouteau émet l'hypothèse que les grands négriers de la période précédente ont renoncé à cause de la perte de plusieurs navires, pris par les Anglais, tandis que les nouveaux venus, Chaurant et Aubry de la Fosse, ont su s'adapter à la guerre en armant sous pavillon étranger.

Ceci n'explique pas le renouvellement total de l'armement négrier nantais à partir de 1788 : désormais, les principaux armateurs s'appellent Ricordel, Odiette (11 armements chacun), Baudoin, Simon et Rocques (9 armements), etc. Il est

[9] Archives Départementales de la Loire-Atlantique (A.D.L.A.), C. 885, Observations des négociants et armateurs de Nantes sur un mémoire tendant à obtenir le privilège de faire le commerce à la côte d'Afrique depuis la rivière de Sierra Leone jusqu'au cap Blanc, envoyé à Versailles, le 4 juillet 1775.

possible que les armateurs se retirent, une fois fortune faite, d'un commerce lucratif mais exigeant et honteux pour investir dans d'autres activités, plus gratifiantes et mobilisant moins d'énergie. Toutefois, les maisons qui se retirent de l'armement négrier ne se désintéressent pas de la traite, continuant à investir dans les expéditions triangulaires des autres.

Si les armateurs négriers refusent de financer les expéditions des ports concurrents, de même que ces derniers n'investissent que très rarement à Nantes, ils n'hésitent pas à prendre des parts dans les expéditions de leurs confrères nantais. Le milieu négrier est très solidaire. 60 % des capitaines achètent des parts sur les navires qu'ils commandent, ce qui, pour les armateurs, est une garantie: intéressé à l'entreprise, le capitaine mettra tout en œuvre en vue de sa réussite. Au total, les armements sont financés à 70 % à Nantes même. Mais l'investissement est aussi régional et même national, Paris fournissant d'importants capitaux à beaucoup d'expéditions nantaises.

Alors qu'à Bordeaux le nombre des actes de cambie diminue dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, selon Paul Butel, aucune conclusion similaire n'est possible à Nantes. Les statistiques sont trop fragmentaires pour permettre la moindre affirmation: alors qu'on n'a découvert que 70 actes pour la période 1763-1778, après des recherches minutieuses, notamment pour les années 1772-1778 (40 actes seulement), on en a retrouvé 55 pour les années 1783-1788 et surtout 158 dans les papiers de cinq notaires seulement pour la période 1789-1793. Doit-on en conclure que le nombre des actes de cambie augmente à la veille de la Révolution? Ou que les chercheurs ayant étudié ces années ont été plus vigilants? Ou plus chanceux? Les preneurs sont essentiellement les officiers du navire: 24 sur 27 reconnus entre 1772 et 1778 (89 %). Entre 1789 et 1793, 96,15 % des preneurs sont l'armateur, le capitaine et des membres de l'équipage. Quant aux prêteurs, ils sont nantais et négociants: entre 1772 et 1778, on compte 17 négociants nantais, 3 marchands épiciers, 2 officiers de la marine marchande, 4 officiers royaux, tous nantais probablement, 4 négociants non nantais, de Rennes, Rouen, Cholet et Chinon-lès-Tours, et 3 personnages non identifiés. Le profit maritime est très élevé puisque le prêteur perd tout en cas de naufrage. Il varie de 26 à 28 % avant la guerre d'Indépendance, de 22 à 29 % pendant les premières années de la Révolution. Le taux reste élevé en raison du risque de guerre, plus que du risque de naufrage, car le navire négrier s'est considérablement amélioré depuis 1763.

L'évolution du bateau négrier

Au lendemain de la guerre de Sept Ans, « c'est le marché de l'occasion qui prévaut ».¹⁰ Dans l'euphorie de la reprise, et après plusieurs années d'interruption du trafic maritime, on arme des navires de faible tonnage, vétustes et incapables de résister à une mer forte, d'où nombre d'échecs et de faillites. Sur 70 actes de propriété retrouvés pour la période 1763-1770, sept navires seulement sont mentionnés comme ayant été construits après la guerre. Jean Boudriot écrit que l'année 1770 marque le début d'une spécialisation des navires, qui se poursuivra jusqu'à la Révolution.

[10] Fiollot, Nathalie, *Situation de la traite nantaise au lendemain de la guerre de Sept Ans (1767 à 1771)*, Université de Nantes, octobre 1994, p. 57.

Effectivement, sur les 111 expéditions de la période 1772-1777, 21, soit 18,9 %, ont été effectuées par des navires spécialement construits pour l'occasion. Deguer commande des bateaux rapides, afin de distancer ses concurrents et d'écourter la traversée de l'Atlantique, ce qui contribuera à réduire la mortalité des esclaves. Ses bateaux sont conçus pour la traite: le *Saint-Jean-Baptiste* effectue trois voyages triangulaires en cinq ans. Entre 1782 et 1788, 75 % des négriers ont moins de sept ans; entre 1789 et 1793, 77,8 % ont moins de dix ans. On construit donc pour la traite.

On augmente le tonnage des navires négriers. La jauge moyenne passe de 140 tonneaux entre 1763 et 1766 à :

- 160 tonneaux entre 1767 et 1771,
- 175,5 tonneaux entre 1772 et 1778,
- 273 tonneaux entre 1782 et 1788,
- 292,2 tonneaux entre 1789 et 1793.

L'augmentation des années 1780 résulte en partie d'une modification de l'évaluation de la jauge. L'arrêt du 26 octobre 1784, qui accorde aux armateurs négriers une prime de 60 livres par tonneau, les prive en revanche de la demi-exemption des droits d'entrée sur les marchandises en retour de traite, qui rapportait 79 livres par tonneau. Calonne refusant d'augmenter la prime, Castries décide de tenir compte de l'entrepont dans l'évaluation de la jauge. Le *Marquis de Galifet* passe ainsi de 350 à 450 tonneaux et *L'Amour* de 180 à 350. Par ailleurs, des capitaines et armateurs peu scrupuleux n'hésitent pas à utiliser divers subterfuges pour majorer leur tonnage dès lors que la prime augmente avec la capacité.

On allonge le navire et on augmente sa vitesse. La durée du voyage entre Nantes et l'Afrique dépend des éventuelles escales (18 à 25 % des navires selon les époques font une escale) et surtout de la destination. La tendance est dans tous les cas à la diminution de la durée moyenne de la traversée :

- Nantes-Sénégalie { 42 jours entre 1767 et 1771,
 { 30 jours entre 1772 et 1778,
- Nantes-Angole { 103 jours de 1767 à 1771,
 { 95,8 jours de 1783 à 1788.

La diminution est particulièrement sensible en ce qui concerne la traversée de l'Atlantique. Les moyennes sont les suivantes, tous points de départ en Afrique confondus :

- 1763-1766: 91 jours,
- 1783-1788: 58 jours,
- 1789-1793: 52 jours.

Ces chiffres sont d'autant plus remarquables que, nous le verrons, les zones de traite se sont déplacées vers l'est du golfe de Guinée, vers le Calabar et l'Angole, ce qui allonge évidemment la traversée Afrique-Amérique. Ainsi que le montre la correspondance de Deguer, la vitesse est, dès l'après-guerre de Sept Ans, une priorité pour les armateurs.

Les stratégies commerciales

La cargaison, qui représente 60 à 75 % de la mise-hors, est plus peut-être que le choix de l'équipage, l'objet de toutes les attentions. Sur les bateaux de Deguer, les étoffes peuvent représenter jusqu'à 80 % de la valeur de la cargaison, rarement moins de 50 %. Cet armateur vérifie soigneusement la qualité des tissus qu'il embarque. En 1768, il refuse des toiles de Dunkerque qui « ne peuvent absolument pas servir à la traite des Noirs n'étant aucunement marchandes ». Il compose sa cargaison en fonction de la zone de traite qu'il a choisie. Pour *La Glaneuse*, qui se rend au Calabar, il lui faut des chasselas bleu et blanc. Il les commande le 29 octobre 1771 à Debray, Hezonnet et Compagnie de Rouen, à qui il demande « d'avoir attention que ce soit à très petits carreaux tels que vous m'en avez fait fabriquer cy-devant pour la Kalbar et qu'ils soient bien conditionnés, je veux dire bien calendrés ». Pour Angole, il lui faut des guinées bleues et il préfère renoncer à armer pour cette région quand elles lui font défaut : le 4 février 1772, il se plaint de ne pouvoir « faire des armements pour Angole, faute de guinées bleues, un dommage car les affaires y sont bonnes ».

Préoccupé par la vente de sa cargaison sur le site de traite choisi, Deguer est également soucieux de la santé des Noirs achetés. Il s'agit moins d'obéir à des considérations humanitaires que de veiller à la qualité d'une marchandise destinée à être revendue sur l'autre rive de l'Atlantique.

3. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

Les zones de traite

Le choix du site de traite par l'armateur dépend de plusieurs facteurs : la qualité des Noirs, l'adéquation de la cargaison de traite aux goûts des Africains, la connaissance qu'a le capitaine des abords du site, la concurrence ou l'hostilité qu'il peut y rencontrer de la part de certaines puissances européennes.

Les Nantais sont ainsi exclus de certaines zones, telle que la côte des Bissagos, où les Portugais, établis à Bissao, dissuadent la concurrence. En 1774, ils s'emparent du *Saint Jean-Baptiste* (1774/1) de Deguer¹¹, provoquant la fureur des négociants nantais, qui, parce que ces régions ont été contrôlées par la France, demandent au roi de « se faire remettre en possession de tous les pays et rivières que les Portugais ont usurpés sur les domaines de sa couronne et dans lesquels ses fidèles sujets faisaient un commerce très avantageux à l'État ». La situation n'est pas meilleure au Sénégal, où la France a perdu son influence : le traité de Paris de 1763 a donné à la Grande-Bretagne « la rivière du Sénégal avec les forts et comptoirs de Saint-Louis, Podor et de Galam et avec tous les droits et dépendances de ladite rivière Sénégal ». La France conserve cependant Gorée, dont le gouverneur, Poncet de la Rivière, reprend Albreda, Rufisque et Portudal et acquiert le site de Dakar. Les Anglais contestent néanmoins les droits de la France au sud du fleuve Sénégal. En

[11] La prise du *Saint-Jean-Baptiste* est relatée par Gaston Martin, *L'ère des négriers, 1714-1774*, op. cit., p. 302-303.

1775, ils capturent *La Grue* (1775/14), navire négrier nantais, sous le prétexte qu'elle pratiquait la traite entre Albreda et Portudal en violation du traité de Paris.

Plus au sud, seule la côte d'Ivoire, contrôlée par les Hollandais, échappe aux Britanniques. A l'ouest de la côte d'Ivoire, ils gênent la traite des Nantais sur les côtes de Sierra Leone et des Graines. A l'est surtout, ils dominent l'intéressante Côte de l'Or. Dans leur mémoire du 25 novembre 1777, les Nantais écrivent que « du Cap des Trois Pointes à la rivière de Volte se fait la plus belle traite en captifs et en or, mais cette côte est hérissée de forts ». On n'y compte pas moins de 23 forts britanniques, notamment autour d'Anamabu, où la côte est « la plus belle, la plus riche et la plus florissante pour la traite des esclaves ». Les Nantais, qui s'y disent habituellement hostiles par principe, demandent la construction de forts dans cette région, afin que les intérêts français n'en soient pas définitivement évincés. Dès 1766, ils font savoir que « l'établissement de quelques forts sur la côte de Guinée pourrait contribuer à nous procurer une traite plus abondante [...]. La concurrence des vaisseaux, la malveillance des nègres, les rivalités étrangères obligent à déployer la force ».¹²

Les conditions sont meilleures plus à l'est, à la côte de Guinée. Par côte de Guinée, il faut entendre en fait côte du Benin ou des Esclaves et Calabar. Au Benin, la France possède son seul fort, Juda, et le roi d'Abomey maintient un certain équilibre entre les Français et les Anglais. Au Calabar, les capitaines nantais sont les maîtres de la navigation dans des rivières dangereuses. Dans cette zone, ainsi, que plus au sud, sur les côtes de Loango, Congo et Angole, les Anglais sont moins présents, ce qui peut expliquer l'intérêt des Nantais pour ces régions. Le fait est que la traite nantaise se déplace vers l'est et le sud, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle :

Destinations	1767-71	1772-78	1783-89	1789-93
Sénégalie	11,7 %	19,7 %	10,8 %	4 %
« Côte de Guinée » (Côtes de l'Or, des Esclaves, Calabar)	55 %	44,4 %	43,4 %	35,8 %
Côte d'Angole	33,3 %	35,9 %	40,4 %	53,7 %

En ce qui concerne la Guinée, la part de la Côte de l'Or chute de 28 % entre 1783 et 1788 à 10,6 % entre 1789 et 1793, tandis que celle du Calabar passe de 12,4 à 19,2 %. Pendant les premières années de la Révolution, le Calabar et la côte d'Angole attirent environ 65 % des négriers nantais.

Ce déplacement vers l'est (Calabar) et le sud (Angole) a plusieurs causes.

Malgré le retour à la France de ses anciennes possessions du Sénégal, au terme de la guerre d'Indépendance, cette région ne livre plus suffisamment d'esclaves et ne permet plus une traite rapide, qui est l'une des préoccupations des négriers nantais. La Compagnie de la Gomme, qui deviendra Compagnie du Sénégal, y jouit, après la guerre d'Indépendance américaine, du monopole de fait de la traite, qui est reconnu par Louis XVI le 27 avril 1787. Les Nantais renoncent également à la traite volante qu'ils pratiquaient sur les côtes du Sénégal, de la Gambie et de Sierra Leone, car elle est devenue trop aléatoire ; en 1768, *L'Entreprise* et les trois corvettes de

[12] Gaston-Martin, *L'ère des négriers*, op. cit., p. 288.

faible tonnage qui l'accompagnent et remontent les rivières pour acheter des esclaves dans l'intérieur des terres, ne parviennent à traiter que 111 esclaves en six mois. Par ailleurs, la mortalité est élevée parmi les Noirs qui sont embarqués au fur et à mesure des opérations de traite, et parmi l'équipage. On compte encore 36 traites volantes entre 1767 et 1778. Il semble que cette pratique ait disparu après 1783.

La Côte de l'Or, chasse gardée des Britanniques, se ferme progressivement, et le comptoir français de Juda, mal administré par Guestard (1765-1774), de Warel (1774-1776) et de Montaguere (1776-1785), périclité, au profit des forts étrangers. De Montaguere favorise d'ailleurs les armements bordelais au détriment des Nantais et des Rochelais. En outre, les rois du Dahomey ont à ce point razziié la région « qu'à la fin du XVIII^e siècle Juda ne fournissait pas plus de 5 500 esclaves ».¹³

En résumé, « la concurrence acharnée que se livrent les diverses nations négrières était devenue telle que seule l'extension des sites de traite de la partie sud de l'Afrique pouvait y remédier ».¹⁴ Là, effectivement, les conditions sont meilleures : au Calabar, les Noirs ne manquent pas : en 1777, les Nantais demandent à Sartine « de faire construire un fort au Galbar qui avec le pays de Bany qui l'avosine peuvent fournir quinze mille esclaves, année commune ». A la côte de Loango, le roi, hostile à tout monopole, accueille les négriers de toutes les nations. Les esclaves de Malimbe, dits « Congos » ou « Mayombes » sont très appréciés aux Antilles. Enfin, et surtout, les Français prennent Cabinda aux Portugais en 1784 et y construisent un fort : dès lors, Cabinda devient pour les Nantais « le paradis de la côte ». Dans cette région, des vaisseaux renouent, à la fin du siècle, avec la traite itinérante mouillant tour à tour devant Loango, Malimbe et Cabinda, les trois principaux sites.

En revanche, les Nantais ne traitent pas au sud de Saint-Philippe de Benguela, ni dans l'océan Indien. Ils n'arment que 7 navires pour la côte orientale entre 1772 et 1778, et 14 ou 15 entre 1783 et 1793, contre 80 aux Bordelais. Il semble qu'ils aient des difficultés à se procurer les piastres qu'exigent les intermédiaires arabes et portugais dans cette région et qu'ils préfèrent les zones traditionnelles qui leur permettent d'écouler des marchandises de traite produites par des industries nantaises ou françaises auxquelles ils sont parfois liés. Bien installés au Calabar et en Angole, ils n'ont pas besoin, comme les Bordelais, de rechercher de nouveaux marchés.

C'est donc essentiellement au Calabar et à la côte d'Angole qu'ont été traités les quelque 200 000 Noirs déportés par les Nantais entre 1763 et 1793. Les estimations de Laurence Godard, Nathalie Fiollot, Bruno Hervé, Christian Chouteau et Nathalie Touzeau, fondées sur des données suffisantes et sur une méthode solide, ne sont sans doute pas éloignées de la réalité :

- 1763-1766 : 32 300 esclaves,
- 1767-1771 : 33 854,
- 1772-1778 : 35 161,
- 1783-1788 : 55 932,
- 1789-1793 : 38 361.

[13] Deveau, Jean-Michel, *La traite rochelaise*, Karthala, Paris, 1990, p. 209.

[14] Touzeau, Nathalie, *Étude des expéditions négrières nantaises sous la Révolution française (entre 1789 et 1793) au temps des droits de l'Homme*, Université de Nantes, 1993, p. 198.

Entre 1763 et 1793, 698 navires nantais ont donc traité 195 608 Noirs. C'est plus que Bordeaux entre 1627 et 1837 : Éric Saugera évalue à 142 240 le nombre d'esclaves introduits aux Antilles par 508 navires bordelais. En ajoutant les pertes en mer, il conclut que « la traite bordelaise a pu enlever 150 000 personnes au continent africain ».¹⁵

Ce total de 195 608 esclaves déportés représente près de la moitié (49,2 %) de la ponction opérée par les Nantais au XVIII^e siècle sur le sol africain, que Charles Becker évalue à 397 500 individus, et 23,7 % du total des Noirs traités par les négriers français, qui s'élève à 823 787.¹⁶

Entassement et mortalité

Le taux d'entassement diminue sensiblement pendant la période étudiée, probablement parce que les armateurs, comme Deguer, veulent améliorer l'état sanitaire à bord, pour des raisons commerciales plus qu'humanitaires sans doute, et que, de plus en plus, on privilégie la rapidité de la rotation du navire aux dépens de son remplissage.

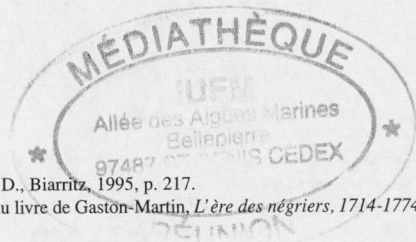
- 1763-1766 : 1,8 à 2,1 hommes par tonneau,
- 1767-1771 : 1 à 3,
- 1772-1778 : 1,9 à 2,4,
- 1789-1793 : 0,7 à 1,5.

Le taux d'entassement est inversement proportionnel au tonnage du navire. Les déportés sont moins entassés sur les bateaux de fort tonnage :

Tonnage (en tonneaux)	Taux d'entassement	
	1772-1778	1789-1793
50 à 99	2,46	1,52
100 à 149	2,24	1,46
150 à 199	2,44	1,34
200 à 249	2,42	1,14
250 à 299	2,09	0,9
300 à 349	1,9	0,86
350 à 399		0,91
400 à 449		0,80
450 à 499		0,76
plus de 500		0,72

[15] Saugera, Éric, *Bordeaux, port négrier*, Karthala et J. & D., Biarritz, 1995, p. 217.

[16] Becker, Charles, « Introduction à la nouvelle édition » du livre de Gaston-Martin, *L'ère des négriers, 1714-1774*, op. cit., p. VIII.



Ces chiffres contredisent les conclusions de Marie-Claire Chiche, pour qui « il existait un rapport quasi-constant entre le tonnage du navire et le nombre de Noirs transportés, 2 captifs et demi par tonneau ». ¹⁷ Or, observe Nathalie Touzeau, « entre 1789 et 1793, l'entassement noir moyen à bord des négriers n'excède jamais 1,52 hommes par tonneau, et, à partir d'un tonnage d'au moins 250 tonneaux, il reste même inférieur à un homme par tonneau ». ¹⁸

Avant de voir si la mortalité est liée à l'entassement, une constatation s'impose : la mortalité des esclaves est inférieure à celle des marins :

Périodes	Marins	Noirs
1763-1766	23,2 %	16,5 %
1772-1778	9,1 %	8,1 %
1783-1788	14,8 %	13,6 %
1789-1793	10,9 %	3,9 % à 9,5 %

Il est vrai que le voyage des marins est beaucoup plus long que celui des esclaves et que la mortalité, parmi eux, est particulièrement élevée pendant les opérations de traite. Si l'on ne considère que la traversée de l'Atlantique, la mortalité des marins est de 4,4 % entre 1782 et 1788, bien inférieure à celle des Noirs, 13,6 %.

Aucun lien ne peut être établi entre l'entassement et la mortalité, ainsi que l'a montré Nathalie Touzeau. Par exemple, le taux d'entassement est de 1,52 hommes par tonneau sur les navires de 50 à 99 tonneaux et la mortalité de 4,9 %. Or, sur les vaisseaux de 200 à 249 tx, le taux d'entassement moyen est inférieur, 1,14 homme par tonneau, alors que la mortalité est supérieure, 9,5 %. Nathalie Touzeau conclut que « la mortalité noire des négriers ne diminue pas forcément quand l'entassement est moins fort... Dans notre exemple, elle a même augmenté. Nous rejoignons donc Klein et Engerman lorsqu'ils concluent : "le taux de mortalité semble indépendant du nombre d'esclaves transportés" ». ¹⁹

La mortalité des Noirs et des marins dépend en revanche de la zone de traite. Le taux de mortalité des Noirs recrutés en Angole est trois fois moins élevé que le taux de mortalité des Noirs embarqués en Sénégalie :

Zones de traite	Taux de mortalité en 1772-1778	
	Noirs	Marins
Sénégalie	14,4 %	19,76 %
Guinée	10,5 %	10,84 %
Angole	3,8 %	7,13 %

[17] Chiche, Marie-Claire, *Hygiène et santé à bord des négriers du XVIII^e siècle*, Université de Paris, 1957, p. 17.

[18] Touzeau, Nathalie, op. cit., p. 230.

[19] Touzeau, Nathalie, op. cit., p. 232, et Herbert Klein et Stanley Engerman, « Facteurs de mortalité dans le trafic français d'esclaves au XVIII^e siècle », *Annales, Économie, Sociétés, Civilisations*, novembre-décembre 1976, p. 1213.

Ces statistiques ne signifient pas que les Noirs achetés en Angole sont plus robustes que ceux du Sénégal, mais que les côtes de Loango, Congo et Angole sont moins insalubres. Les armateurs nantais sont conscients de cette situation. Ils demandent aux capitaines de limiter l'entassement à bord lorsque la traite s'effectue au Sénégal. Un état des expéditions réalisées entre le 1er décembre 1771 et le 1er mars 1774 montre que les armateurs préconisent des taux d'entassement plus faibles lorsque leur navire va traiter au Sénégal :

Zones de traite	Taux d'entassement préconisé
Angole	2,22 hommes par tonneau
Guinée	2,23
Sénégal	1,45

Deguer explique le 8 juin 1776 qu'il aime de préférence pour Angole « parce qu'on est toujours certain d'y faire sa traite et que la mortalité sur les Noirs est bien moins visible que sur ceux de la Coste d'Or [...] en général, je n'ay éprouvé que 5 % de mortalité ».²⁰ On comprend mieux ainsi le déplacement de la traite nantaise vers cette région dans le dernier quart du XVIII^e siècle.

Saint-Domingue, chasse gardée des Nantais

Les Nantais s'adaptent aux conditions du marché en Amérique comme en Afrique. Ils sont capables de changer de lieu de vente, en fonction de la concurrence, comme ils modifient leurs destinations africaines. C'est à Saint-Domingue, dont la part ne cesse d'augmenter, qu'ils écoulent la quasi-totalité de leurs cargaisons. Le léger recul des années révolutionnaires s'explique par les événements de Saint-Domingue, qui détournent, en 1792-93, de nombreux bâtiments vers la Guadeloupe et la Martinique :

- 1763-1766 : 78,6 %,
- 1767-1771 : 79,3 %,
- 1772-1778 : 93,6 %,
- 1782-1788 : 92,1 %,
- 1789-1793 : 85,6 %.

Le Cap Français et le Port-au-Prince sont les principaux sites de vente, accueillant respectivement 30 et 25 % des navires négriers nantais. Si la concurrence des autres ports français s'y fait trop sentir, les Nantais n'hésitent pas à se détourner vers des ports secondaires. C'est le cas entre 1772 et 1778 : 18,1 % des Nantais seulement vendent au Cap à cette époque, parce que 46,6 % des bateaux non nantais y mouillent l'ancre et y saturent le marché. Ces derniers choisissent Le Cap parce qu'ils savent que c'est là qu'ils ont le plus de chance d'écouler leur cargaison humaine. Les Nantais, en revanche, ont des relations dans toute l'île qui leur permettent d'échapper à la concurrence et à la baisse des cours. Entre 1772 et 1778,

[20] A.D.L.A., 8 J 8, lettre de Deguer à MM. Gerbaud et Compagnie de Marseille, du 8 juin 1776.

ils assurent ainsi 46,8 % de l'approvisionnement du Port-au-Prince, 60,7 % de celui de Leogane. Ils introduisent 64,7 % des Noirs aux Cayes et 81,6 % à Saint-Marc.

Lorsque l'arrêt du 10 septembre 1786 institue une prime de 200 livres par Noir introduit dans un port du sud, les Nantais sont les premiers à réagir : à la veille de la Révolution, 14 % des navires de la cité ligérienne choisissent Leogane et 20 % Les Cayes.

Les ventes semblent être effectuées le plus souvent par un commissionnaire ayant passé contrat devant notaire avec l'armateur. Par contrat du 14 janvier 1791, l'armateur René Odiette s'engage à envoyer son bateau *L'Abeille* recruter 250 Noirs en Angole et à les transporter au Port-au-Prince, où le commissionnaire Mathurin Trottier les vendra en échange d'une commission de 1 %. Trottier livrera la cargaison de retour sur la vente de laquelle il touchera une autre commission de 4 %.

Un Noir est revendu deux à trois fois le prix qu'il a coûté à la côte d'Afrique, ainsi que le montrent les exemples suivants, desquels il ressort également que les profits des armements doublent, voire triplent après la guerre d'Indépendance. Les prix sont exprimés en livres tournois :

Navire	Prix moyen d'achat en Afrique	Prix moyen de vente aux Antilles	Différence
<i>La Glaneuse</i> (1772/2)	337,7	989,6	651,9
<i>La Nympe</i> (1774/5)	455	1 075,4	620,4
<i>Le St. Jean-Baptiste</i> (1775/3)	483	1 043,9	560,9
<i>Le Bailli de Suffren</i> (1786)	838	2 267,7	1 429,7
<i>La Fine</i> (1786)	838	2 136,6	1 298,6

Pour quelques navires, il est possible de connaître le profit théorique réalisé sur la vente des esclaves. Les divers frais occasionnés par les expéditions du *Bailli de Suffren* et de *La Fine* en 1786-87 s'élèvent à 888 368 livres et le produit de la vente des Noirs à 1 602 699 livres. Le bénéfice est donc de 717 331 livres, soit 80,7 %. On obtient des chiffres équivalents pour *La Madame*, armée en 1788 : la dépense s'élève à 546 872 livres, la vente des Noirs rapporte 983 765 livres, soit un bénéfice de 436 893 livres ou 79,8 %.

Ces chiffres sont toutefois trompeurs dans la mesure où les planteurs, qui manquent de liquidités, échelonnent leurs paiements, effectués le plus souvent en denrées coloniales. Les recouvrements peuvent s'étaler sur plusieurs années, de même qu'en France la vente des sucres, cacao, indigo, café etc. peut prendre plusieurs mois. Les comptes d'une expédition nous permettent de connaître les profits réels. La mise-hors du navire *Le Georges* étant de 437 200 livres et le produit des ventes s'élevant à 904 588 livres, le bénéfice est de 467 388 livres, soit 106,9 % de la mise-hors. Il a été recouvré en trois ans, ce qui laisse un profit de 35,6 % par an, bien supérieur au rapport de l'ordre de 5 % par an d'une somme investie en revenus terriens. Il est vrai que nous ignorons le montant des dépenses effectuées à la côte d'Afrique et des frais de désarmement, qui réduisent légèrement le profit. Si l'expédition du *Georges* est un succès, il n'est pas permis, à partir d'un seul exemple,

de tirer des conclusions définitives. De nouvelles et difficiles recherches seraient nécessaires pour permettre une évaluation des profits de la traite nantaise.

Les lacunes des recherches effectuées à Nantes depuis quatre ans concernent essentiellement les investisseurs, les assurances et les profits. Mais on sait à quel point l'information est fragmentaire et dispersée dans ces domaines. Des études fines, comme celle de D. Richardson, qui a évalué à 10,5 % par an en moyenne sur 20 ans les profits de l'armateur négrier de Liverpool, Davenport, seraient nécessaires, mais sont-elles possibles à partir des sources dont nous disposons ? Pour l'heure, des recherches thématiques sur les capitaines et les équipages sont en cours. D'autres suivront sur les armateurs et les navires négriers. Enfin, une étude systématique du trafic négrier nantais dans la première moitié du XVIII^e siècle a été entreprise, afin de renouveler le vénérable travail de pionnier de Gaston-Martin.

Les travaux réalisés ou en cours, qui permettent de mieux connaître le milieu négrier nantais, présentent bien des lacunes, sur l'impact démographique et économique de la traite en Afrique par exemple. La collaboration des historiens nantais avec leurs homologues africains devrait cependant permettre de les combler : depuis quelques années, les chercheurs de l'Université d'Abidjan conjuguent leurs efforts avec ceux de Nantes. Les résultats de cette coopération seront publiés dans un proche avenir.

**MÉMOIRES DE MAÎTRISE ET DE D.E.A.
SOUTENUS À L'UNIVERSITÉ DE NANTES (1993-1997)**

CHOUTEAU (Christian), *L'armement de traite nantais : 1782-1788*, mémoire de Maîtrise, octobre 1994, 2 vol.

DUTHEIL de la ROCHÈRE (Maïlys), *Les capitaines négriers nantais de 1763 à 1778*, mémoire de Maîtrise, septembre 1996

FIOLLOT (Nathalie), *Situation de la traite nantaise au lendemain de la guerre de Sept Ans (1767 à 1771)*, mémoire de Maîtrise, octobre 1994, 2 vol.

FORCARI (Laurent), *Nantes et l'océan Indien, 1783-1810*, mémoire de Maîtrise, octobre 1995

GODARD (Laurence), *Le renouveau de la traite négrière nantaise entre 1763 et 1766*, mémoire de Maîtrise, octobre 1993, 2 vol.

HALLIER (Valérie), *Le lancement de la traite négrière à Nantes de 1688 à 1713*, mémoire de Maîtrise, octobre 1996, 2 vol.

HERVÉ (Bruno), *La traite négrière nantaise de 1772 à 1778*, mémoire de Maîtrise, octobre 1994, 2 vol.

HERVÉ (Bruno), *Histoire économique et sociale d'une famille de négociants armateurs nantais : la maison Chaurand*, mémoire de D.E.A., septembre 1995

JOLLY (Valérie), *Les équipages de la traite négrière de 1763 à 1778*, mémoire de Maîtrise, octobre 1997, 3 vol.

QUESTE (Valérie), *Une expédition négrière : Le Guerrier de Nantes à Bony, 1790-1791*, mémoire de Maîtrise, octobre 1994

SANNIER (Nathalie), *Le négoce nantais et l'océan Indien de 1769 à 1782*, mémoire de Maîtrise, octobre 1995, 2 vol.

TOUZEAU (Nathalie), *La traite négrière nantaise au temps des Droits de l'Homme (1789-1793)*, mémoire de Maîtrise, octobre 1993