

H. DU HALGOUET

NANTES
SES RELATIONS COMMERCIALES

AVEC

LES ILES D'AMÉRIQUE

AU XVIII^e SIÈCLE

SES ARMATEURS

Le présent, loin d'exclure le passé, le
contient tout entier, et le peuple le plus
digne d'espérer est celui qui sait le mieux
respecter ses souvenirs.

Raymond POINCARÉ.

RENNES
IMPRIMERIES OBERTHUR

1939

LIBRAIRIE G. P. MAISONNEUVE
198, Boul. St-Germain, PARIS (VII^e)

A la Mémoire des familles qui ont créé le commerce du port de Nantes avec les colonies et contribué à la plus grande prospérité de la ville : les Montaudouin, les Michel, les Walsh, les de Luynes, les Drouin, les Perrée, les Grou, les Chaurand..... auxquels nous associons les Richard qui se sont éteints dans la personne de Alfred Richard de la Pervanchère, colonel des mobiles de la Loire-Inférieure en 1870, et député à l'Assemblée Nationale, notre aïeul maternel.

H. H.

H. DU HALGOUET

NANTES

SES RELATIONS COMMERCIALES

AVEC

LES ILES D'AMÉRIQUE

AU XVIII^e SIÈCLE

SES ARMATEURS

Le présent, loin d'exclure le passé, le contient tout entier, et le peuple le plus digne d'espérer est celui qui sait le mieux respecter ses souvenirs.

Raymond POINCARÉ.

RENNES
IMPRIMERIES OBERTHUR

1939

LIBRAIRIE G. P. MAISONNEUVE
193, Boul. St-Germain, PARIS (VII^e)

SOURCES

MANUSCRITS

Archives Nationales, Conseil de Commerce F. 2.

Bibliothèque Nationale, fr. 32 926.

Archives d'Ille-et-Vilaine, C 785, 2 600, 3 162.

Archives de la Loire-Inférieure.

Marine. — Port de Nantes C⁴ : Armements et désarmements (1694-1789).

Amirauté. — Règlement de police et discipline des équipages pour l'Amérique, A³, A⁸¹, A⁸⁴. — Rapports des capitaines au long cours, B 4584-4596 (1729-1779). — Commerce avec les Iles d'Amérique, B7.

Intendance. — Port de Nantes. Paimbœuf, C 353, 356, 407 à 410.

Série F. — Fonds Chaurand (1770 à 1793). — Fonds Delaville-Deguer (1758 à 1787).

Archives de la Chambre de Commerce de Nantes.

Série C. — Commerce avec les Iles d'Amérique, Saint-Domingue, Martinique, Guadeloupe... Traite noire, Guinée... Espagne, Hollande, Hambourg... Domaine d'Occident... Guerres maritimes contre l'Angleterre. Navigation sur Loire, Paimbœuf. Histoire de Nantes, et de son commerce. Sucres. Assemblées de commerce. Mémoires et Edits... etc., 637 à 893.

Série Z. — Révolution aux Antilles.

Archives Privées. — Famille Richard (château de la Chauvelière). — Famille Grou (Archives De Gouvello). — Mémoires de Marie-Joseph Mosneron-Dupin (Musée des Salorges).

N.-B. — Nous ne mentionnerons en note que la série, ainsi que l'année ou le numéro, du dossier.

IMPRIMÉS PRINCIPAUX

Correspondance Maritime de Nantes, 1782 (Bibliothèque Municipale de Nantes).

Feuilles maritimes de Nantes, 1786-1792 (7 vol.) Bibliothèque Municipale de Nantes).

- DE VAISSIÈRE. — *Saint-Domingue (1629-1789)*, Paris, Perrin, 1909.
- HUET. — *Recherches économiques sur le département de la Loire-Inférieure*, Nantes, Malassis. An XII.
- LE BEUF. — *Du commerce de Nantes*, Nantes, Busseuil, 1857.
- MARTIN (Gaston). — *Nantes au XVIII^e siècle ; L'ère des négriers (1714-1774)*, Paris, Alcan, 1931.
- PEYTRAUD. — *L'esclavage aux Antilles françaises avant 1789*, Paris, Hachette, 1897.
- TREILLE. — *Le Commerce de Nantes et la Révolution*, Paris, Larose, 1908.
- DUGAST-MATIFEUX. — *La Loire*, Nantes, Morel, 1879.
- GABORY. — *La Marine et le Commerce de Nantes 1661-1715*, Rennes, Oberthur, 1901.
- JEULIN. — *Evolution du port de Nantes*, Paris, Presses Universitaires, 1929.
- G. HANOTAUX et ses collaborateurs. — *Histoire des Colonies françaises*, Paris, Plon, 1930.
- DE LA RONCIÈRE et CLERC-RAMPAL. — *Histoire de la Marine françaises*, Paris, Larousse, 1934.
- P. RINCHON. — *La traite et l'esclavage des Congolais par les Européens*, Mons, 1929. — *Le trafic négrier*, Paris, Vanelsche, 1938.
- LERAT. — *Etude sur les origines, le développement et l'avenir des raffineries nantaises*, Nantes, Rousseau, 1911.
- DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO. — *La course et les corsaires du port de Nantes*, Paris, Champion, 1896.
- RENOUL. — *Le tribunal consulaire à Nantes*, Nantes, Mellinet, 1870.
- MARTINEAU et MAY. — *Trois siècles d'histoire antillaise. Revue d'Histoire des Colonies*, Paris, Ernest Leroux, 1935.
- EXPILLY. — *Dictionnaire géographique de la France*, Nantes, Paris, Desaint, 1762-1770.
- Roger LAFON. — *Beaumarchais, Editions géographiques*, Paris, 1928.
- DE BELLEFOND. — *Relations sur des côtes d'Afrique*, Paris, Thierry, 1699.
- Etienne DUPONT. — *Les Corsaires chez eux*, Paris, Champion, s. d.
- N.-B. — Nous ne mentionnerons dans les notes que le nom de l'auteur et la page du livre cité.

NANTES

Ses relations commerciales avec les Iles d'Amérique au XVIII^e siècle

I

SUR LES MERS LIBRES

Les étrangers assument le commerce maritime de Nantes lorsque certains trafiquants du port sont attirés par la perspective des gains réalisés en Amérique par les nations voisines. — Dès 1668, le port de la Loire arme régulièrement pour la Martinique surtout, la Guadeloupe et Saint-Domingue. — Le tabac et le cacao qui avaient donné de grands espoirs aux colons, sont, pour ainsi dire, abandonnés pour la canne à sucre et l'indigo. — La guerre de Succession d'Espagne vient gravement contrarier l'armement français. — Après la paix d'Utrecht (1713), l'entente avec l'Angleterre permet l'accroissement des échanges avec les Iles. — Nantes expédie alors une centaine de navires dont une dizaine passe par l'Afrique où les armateurs se substituent progressivement aux Compagnies privilégiées. René Montaudouin joue un rôle de premier plan, tant à Nantes, que sur les mers.

Dans son Mémoire sur la Bretagne, rédigé pour le roi en 1698, et qui est un document de valeur indiscutable pour la fin du xvii^e siècle, l'intendant Bechameil de Nointel note que les commerçants de Nantes sont particulièrement attachés au trafic des Iles d'Amérique et de Terre-Neuve. Une cinquantaine de bâtiments de 60 à 300 tonneaux sont, à cette époque, employés aux échanges avec les Iles. La Martinique qui, la première, a bénéficié de l'exploitation de colons, voit arriver chaque année de 25 à 30 navires nantais, tandis que la Guadeloupe et Saint-Domingue n'en voient guère que 8 ou 10, Cayenne un ou deux.

Les cargaisons qu'on y porte consistent en vivres, toiles, étoffes et objets d'habillement, ustensiles de ménage, huiles d'éclairage, armes et munitions, métaux pour chaudières et moulins à sucre, poteries pour terrer et blanchir les sucres, matériaux de construction... toutes choses de première nécessité pour les habitants et pour l'établissement de la colonie. Certains navires font escale à Madère afin d'y prendre des vins, ou aux Iles du Cap-Vert afin d'y charger des tortues salées destinées à la nourriture des noirs. Les retours se font en sucre brut, sucre blanc et terré, cacao, gingembre, coton, laine, indigo, cuirs verts, rocou, écaille de tortue, bois.

Le commerce de Terre-Neuve retient une trentaine de navires de même tonnage — du département maritime de Nantes, car, de Nantes même, l'armement pour cette île et les bancs des mers voisines compte au plus une vingtaine de navires. Les marins se livrent sur le Banc à la pêche de la morue, vendue comme morue verte, c'est-à-dire salée de frais, et sur la côte de Plaisance, à la préparation et au troc de la morue sèche. Dans le cours d'une année, on pouvait faire deux voyages à Terre-Neuve, tandis qu'il fallait compter, en moyenne, huit à dix mois pour accomplir — non compris l'armement et le désarmement — une expédition aux Iles du Vent.

La morue verte et sèche se consommait tant en France qu'aux « Iles ». Le poisson à destination de ces dernières était parfois expédié en droiture de Terre-Neuve¹.

Les Français avaient eu l'initiative de la pêche à la morue au début du xvi^e siècle et la pratiquaient en plus grand

1. C 893. *Mémoire de la Province de Bretagne*, par Bechamel de Nointel, intendant de la Province, 1698.

La documentation de notre étude sur le commerce de Nantes est, pour ainsi dire, exclusivement tirée du fonds de la Chambre de Commerce de Nantes et des Archives départementales de la Loire-Inférieure où ont été récemment versés les registres d'armement et de désarmement du port de Nantes. Pour le très aimable accueil et les encouragements que nous avons trouvés près de M. le Secrétaire général de la Chambre de Commerce et de M. l'Archiviste départemental, nous adressons à ceux-ci l'expression de notre vive gratitude.

nombre que les marins des autres nations à la fin du siècle suivant. Nantes est alors, en France, le principal dépôt de ce commerce, alimenté par plus de soixante navires de La Rochelle et d'Oléron. Du port de la Loire, la morue est envoyée à l'intérieur jusqu'à Paris, Lyon et Clermont en Auvergne ; par ailleurs, la morue sèche est abondamment utilisée pour la nourriture des équipages du roi et l'armement privé. L'Espagne et le Portugal en consomment également.

Le développement de la main-d'œuvre noire aux Iles, au début du xvii^e siècle, eut une répercussion considérable sur les expéditions de cette pêche. La morue, au même titre que le bœuf salé d'Irlande, servit de base d'alimentation pour ce surcroît de bouches. Cependant, les fournitures françaises restèrent trop souvent au-dessous des besoins ; les colons ne cessèrent de s'en plaindre et les gouverneurs des Iles, avec l'assentiment tacite du roi, durent autoriser l'importation étrangère.

Dès que s'établirent les relations régulières avec l'Amérique, le ravitaillement des Iles porta encore Nantes à armer pour l'Irlande. Le bœuf salé devint un des aliments indispensables aux noirs. Cependant Nantes n'en fit jamais un trafic important, abandonnant plutôt celui-ci aux commerçants du pays d'origine qui, d'ailleurs, avaient toujours considéré le port de la Loire comme une de leurs meilleures places d'échange. En 1700, Nantes délivre 14 congés pour l'Irlande — cinq de ces navires vont en droiture se décharger à la Martinique ; — en 1701, on compte de nouveau 13 navires pour l'Irlande ; puis les départs pour cette destination tombent brusquement à deux ou trois. Pour répondre sans doute à l'appel de l'administration des colonies, ils se relèvent provisoirement, et cessent définitivement lors des hostilités avec l'Angleterre en 1744². A cette époque, les Iles du Cap-Vert contribuèrent aussi à

2. Cf. Armements et désarmements.

fournir aux trafiquants des Iles des bestiaux et des salaisons.

Outre ce qui vient d'être relaté, Nantes vivait de relations suivies avec l'Espagne et le Portugal, avec l'Angleterre, la Hollande, Hambourg et quelques villes du Nord ; cependant, hormis des armements exceptionnels pour la presqu'île Ibérique et les Flandres, le long cours européen est laissé aux commerçants de nations étrangères. Nantes se borne au petit cabotage sur les côtes de France. C'est ce qui amène l'intendant de Bretagne à conclure, en 1698, que Nantes pourrait avoir un commerce plus actif et plus étendu si ses habitants se livraient eux-mêmes aux grandes entreprises, au lieu de laisser celles-ci aux mains de l'étranger. Bechameil, reconnaissant le louable effort des Nantais vers l'Amérique, ajoute : « ils en font très peu ailleurs pour leur compte ». Les étrangers assument tout autre trafic, au moyen de leurs propres transports et de leurs nationaux installés à Nantes.

Cinquante ans avant Bechameil de Nointel, Jean Eon, dans le *Commerce Honorable*, avait tenté d'ouvrir les yeux aux Nantais, en leur montrant, d'après les statistiques du port, que les étrangers emportaient chaque année huit millions en espèces d'or et d'argent. C'était une époque d'anéantissement pour l'armement nantais, puisqu'un document signale que Nantes en 1645 ne possédait qu'un nombre infime de navires et qu'on ne rencontrait que transports et visages étrangers, principalement Hollandais, Anglais, Ecossais, Irlandais, Portugais, « dont il arrive tous les jours des familles nouvelles destinées à servir comme facteurs et commissionnaires »³.

Suivant les vicissitudes politiques et le jeu des protections gouvernementales, l'une ou l'autre nation prédomina. Tour à tour, durant les xvi^e et xvii^e siècles, Espagnols et

3. Léon Maître, introduction aux Série C et D des Archives de la Loire-Inférieure.

Portugais, Hollandais et Flamands furent les maîtres du trafic.

En Bretagne, il n'y avait que Saint-Malo qui pût concurrencer Nantes.

Dès le milieu du xvii^e siècle, Saint-Malo avait perdu de son rayonnement extérieur. Sa prospérité déclina progressivement au profit de Nantes, port fréquenté par de nombreux navires étrangers et entrepôt de toutes les villes du bassin de la Loire. En échange de ce qu'ils apportaient, les commerçants maritimes étrangers trouvaient en abondance les productions du pays : blés, sel, vins et toiles.

Lorsque, sous l'impulsion des idées fécondes de Richelieu et de Colbert, le sentiment national du commerce maritime prit naissance en France, les trafiquants de Nantes soutinrent que le commerce du Levant ne se conciliait pas avec la situation géographique de leur port et que, par ailleurs, le commerce du Nord était déjà largement occupé par les Anglais, les Hollandais et les Hambourgeois ; seule leur restait ouverte la voie des Iles de l'Amérique.

Les encouragements du pouvoir royal n'auraient peut-être pas suffi à provoquer les initiatives nécessaires et à déterminer les ressources indispensables, si les trafiquants de nos ports de l'Atlantique n'eussent été attirés par la perspective des gains considérables réalisés, dans les colonies d'Amérique, par leurs voisins Espagnols et Portugais.

Les Nantais s'engagèrent de bonne heure dans cette navigation trans-Atlantique, mais pour l'exploiter sérieusement, il fallut d'abord que le système colonial préconisé alors, de monopoles concédés, eût été mis à l'épreuve et qu'il eût trompé toutes les espérances.

Dès son arrivée au pouvoir, Colbert décida l'achat des Antilles — Saint-Christophe, la Martinique, la Guadeloupe et Saint-Domingue — aux seigneurs particuliers qui les tenaient du droit de premier occupant et Louis XIV les concéda à une Compagnie dite des Indes Occidentales

chargée de leur mise en valeur (1664). Dix ans plus tard, cette Compagnie à bout de souffle, dut être liquidée ; elle n'existait plus que de nom, n'exploitant qu'au moyen de congés et d'autorisations accordées à des armateurs particuliers. L'année 1674 marque le rattachement des Iles à la Couronne. Dès lors, le gouvernement royal exploita directement son « Domaine d'Occident ».

Avant même cette date, le roi avait jugé que les possessions françaises aux Antilles devaient être placées, dans l'intérêt de leur défense, sous une direction unique. La Martinique, dont les rades se prêtaient mieux à l'abri de nos flottes de guerre et de commerce, fut choisie comme centre des établissements français. Elle dut à ce choix sa rapide mise en valeur et la prospérité privilégiée dont elle a joui durant plus d'un siècle.

En 1668, Nantes faisait déjà un commerce important avec la Martinique, Saint-Christophe et Cayenne. Quelques années plus tard, ses trafiquants commencèrent à fréquenter Saint-Domingue dont ils se flattèrent plus tard d'avoir été les fondateurs, aidés de la population française chassée de Saint-Christophe par les Anglais à la suite de leur expédition de 1690.

Le tabac réussissait parfaitement à Saint-Domingue et sa culture présentait de tels avantages que le premier venu, avec une simple bêche, pouvait s'y adonner. Aussi, très vite, le sol de l'île, au voisinage des rivières, se couvrit de plantations de tabac qui fournissaient annuellement les cargaisons de soixante-dix à quatre-vingts navires. Une partie du tabac se consommait dans le royaume ; le reste était expédié dans l'Europe du Nord où, dit-on, il était plus recherché que celui de la Virginie. Les finances du roi voulurent malheureusement tirer profit de cet heureux début. Le tabac, mis en ferme, vit son essor à jamais compromis ; plus de deux mille habitants abandonnèrent Saint-Domingue pour des îles où la liberté de culture pouvait

s'exercer sans tracasseries. Des droits à l'importation en France, laissant aux producteurs leurs gains, eussent produit bien au delà du million et demi que les fermiers payaient au roi. Nantes, ainsi que les autres ports intéressés, réclama, mais en vain, la suppression de la ferme du tabac⁴.

En 1715, Saint-Domingue fut gravement atteinte par la perte de ses cacaoyers qui périrent pour ainsi dire en totalité ; elle se releva grâce aux indigos, aux cafés, puis à la canne à sucre qui fit enfin sa fortune.

Les consuls de Nantes firent connaître qu'avant la cession des Iles à la Compagnie des Indes Occidentales, les relations commerciales de leur port avec les Antilles ne méritaient point d'attention, mais que les lettres patentes de 1664 furent le véritable point de départ du mouvement vers les colonies américaines. Comme il n'était guère possible que la Compagnie tirât seule parti des terres dont elle avait la jouissance, elle permit à des particuliers d'envoyer des vaisseaux aux Iles, d'y fonder même des établissements, moyennant une redevance de 5 % sur les productions à leur sortie. Ces vaisseaux étaient tenus aux mêmes charges et bénéficiaient des mêmes avantages que la Compagnie concessionnaire : à l'aller, ils ne pouvaient porter que les marchandises « du cru du Royaume », — exemptées d'ailleurs de droits — et les retours, exclusivement en denrées des Iles, devaient être effectués obligatoirement dans le port français d'armement.

Les négociants de La Rochelle, Bordeaux, Nantes, Rouen, Le Havre, Dieppe, bénéficièrent bientôt de ces conditions et à mesure que l'incapacité de la Compagnie s'avérait davantage. Un arrêt du Conseil en date du 14 décembre 1671 autorisa Nantes à négocier ainsi avec les Iles, sous réserve de faire les expéditions dans un délai de huit mois

⁴ C 700. Mémoires de 1714 et 1756.

(au risque d'une amende de trois mille livres) et des retours directs⁵.

On constate avec quelle netteté se pose le principe de l'exclusivité du trafic entre la métropole et ses colonies. Durant près de trois quarts de siècle subsistera la théorie du développement des colonies au seul avantage de la métropole, sans qu'aucune nation voisine puisse y contribuer, ni participer à leurs richesses. Anglais et Hollandais furent dans cette politique coloniale encore plus rigoureux que les Français. Celle-ci explique l'âpreté de la lutte entre les nations européennes pour se partager les dépendances insulaires du continent américain réputée très productives.

L'Ordonnance du 16 juin 1670, qui révèle d'ailleurs la carence de la Compagnie des Indes Occidentales, est particulièrement instructive à ce sujet. Le roi fait défense à tous vaisseaux et bâtiments étrangers d'aborder dans les ports et îles de l'Amérique occupés par ses sujets, même de mouiller dans les rades ou de naviguer dans les eaux des possessions françaises. Aucune correspondance, aucun échange de marchandises, n'est toléré avec les ressortissants étrangers. Les infractions devenant trop fréquentes, Sa Majesté envoie une escadre de trois vaisseaux de guerre pour opérer la saisie des bâtiments étrangers rencontrés au voisinage des îles. Le partage des prises est réglé à raison d'une moitié en faveur de la Compagnie concessionnaire « pour subvenir à l'entretien des hôpitaux des îles » et d'une moitié en faveur de l'équipage faisant la capture et du gouverneur général⁶.

De nombreuses ordonnances vinrent confirmer les décisions que nous venons de citer. Pour éviter toute tentative commerciale entre les îles et la métropole, le gouvernement

5. C. 673. Mémoire du 5 septembre 1738 et 24. Mémoire, 1710. « Les navires nantais ont commencé vers 1671 à faire avec succès le commerce des îles d'Amérique ». Observations sur le Commerce de Nantes, 1732, C. 690.

6. C. 735.

royal insiste sur les passeports ou congés limités, sur les retours au port d'armement, si ce n'est en périodes de guerre durant lesquelles les relâches sont permises.

Mais si le trafic français était soumis à des prescriptions rigoureuses, il n'y eut pas de subterfuges que n'imaginassent les nations concurrentes. Comme les étrangers avaient leur place commerciale dans nos ports de l'Atlantique, particulièrement à Nantes, ils parvenaient à dissimuler leurs opérations derrière les couleurs françaises. Colbert s'en inquiéta et dicta des mesures en vue d'enrayer leurs empiétements et la connivence de nos nationaux. Tous les navires construits ou acquis par des Français, porte l'Ordonnance du 24 octobre 1681, devront faire l'objet d'une déclaration à l'Amirauté. Les propriétaires ne pourront avoir des participants étrangers. A plus forte raison, si ces bâtiments proviennent d'un port ou d'un armateur étranger. Sera également enregistré, tant en France que dans les colonies et consulats français à l'étranger, le rôle des équipages, portant les nom, âge, pays d'origine des officiers et matelots. Les congés de départ ne seront donnés que si l'équipage comporte au moins, pour les 2/3, des Français domiciliés dans le royaume. Pour les voyages au long cours — c'est-à-dire ceux de l'Amérique — ces congés auront un maximum d'une année. Toute dissimulation, toute substitution frauduleuse sera sévèrement punie, jusqu'au châtimement corporel en cas de récidive⁷.

La redevance de 5 % sur les marchandises du cru des îles françaises établie par la Compagnie des Indes Occidentales représentait un droit élevé, susceptible de gêner le développement des échanges entre le royaume et l'Amérique. Aussi le roi crut devoir ramener ce droit à 3 % (Arrêt du 4 juin 1671), qu'il perçut à son profit après la disparition de la Compagnie, puis le mit en ferme (1681). Le droit du « Domaine d'Occident » eut un effet considérable par suite

7. A⁸⁴.

de ses répercussions économiques sur les échanges des Iles avec la métropole. C'est contre cette taxe à la sortie des denrées coloniales que s'exercèrent, durant tout le xviii^e siècle, les réclamations et les demandes instantes de réforme touchant la fiscalité royale.

Le Domaine d'Occident fut longtemps perçu en nature sur les lieux d'embarquement ; mais, devant les difficultés de la perception, les fermiers convinrent avec les négociants qu'il serait payé, en argent, à l'arrivée en France sur le pied d'une évaluation de gré à gré, un cinquième déduit pour compenser le fret et les assurances (1714). Survint la prétention des fermiers de faire payer, non plus sur la valeur marchande, mais sur le poids du chargement au départ des Iles, sans tenir compte des risques et des avaries de traversée.

Pour trois années, en 1727, le roi décida un demi pour cent additionnel et ce provisoire fut prorogé indéfiniment. L'évaluation du cours des denrées devait être arrêtée, en principe, tous les six mois, entre les parties intéressées ; mais, de fait, l'opinion des fermiers prévalut et souleva des difficultés continuelles. Par contre, une réduction de moitié des droits fut prononcée, à titre d'encouragement à l'importation des noirs, en faveur des marchandises venant directement de Guinée ou provenant du troc des nègres aux Iles (9 mars 1688 et 25 janvier 1716). Mais cette mesure fut rapportée à certaines époques (avril 1717, mars 1722...), ce qui jeta la confusion dans son application⁹.

Hormis le souvenir de ces difficultés, le Domaine d'Occident nous a transmis des documents de première utilité pour se rendre compte du mouvement commercial des Iles avec Nantes. Le relevé des bâtiments rentrés d'Amérique, leur provenance exacte, le nom des armateurs, l'état détaillé des cargaisons et des consignataires, sont conservés à la Chambre de Commerce, tout au moins pour la période

8. C 734 et 740.

de 1748 à 1790. Renseignements qui peuvent être rapprochés et complétés par ceux qu'offrent les registres d'armement et de désarmement déposés aux Archives de la Loire-Inférieure et qui embrassent tout le xviii^e siècle, particulièrement précieux pour suivre les expéditions, connaître la composition des équipages, les captures, les accidents de mer.

Plusieurs auteurs, entre autres Huet, Le Beuf, Treille et Jeulin, ont publié des statistiques d'importation tirées des dossiers de la Chambre de Commerce. Afin d'éviter les redites, nous ne reviendrons pas sur ces statistiques, si ce n'est dans la mesure absolument indispensable à notre étude. En ce qui touche aux esclaves, à la pratique du commerce les concernant, tant en Afrique qu'en Amérique, les lecteurs auront la faculté de se reporter aux travaux de Peytraud, de Vaissière, de Gaston Martin, et du P. Rinchon, après lesquels, d'ailleurs, il y a peu de chose à dire. Sans diminuer le mérite de nos devanciers, il reste à notre sujet matière inédite suffisante⁹.

C'est à un état de recettes des droits du Domaine d'Occident, conservé à la Bibliothèque Nationale, que nous devons les premiers noms des Nantais faisant des expéditions commerciales aux Iles d'Amérique. Ces armateurs pour 1676-1677 sont les sieurs Brian, de la Bihinière-Gamin, Montaudouin (René), Delisle-Forget, Chastain, Descazeaux, Valleton (François), Marion, Desrieux, et Grilleau (Pierre). Parmi les capitaines des navires marchands, on note les représentants de familles qui bientôt se mettront pour leur compte dans l'armement : Guerineau, Le Breton, Budan, Joubert, Etienne, Esnault, Chastelier¹⁰.

9. Pour les détails bibliographiques des imprimés, on se reportera aux sources que nous avons indiquées au début de notre travail.

10. Ms. fr. 39296. Recettes des droits payés au Roi par les armateurs nantais, pour les cargaisons venant des Iles de la Merique, du 1^{er} juillet 1676 au

S'il fallait juger de l'armement pour les Antilles d'après ce document, il faudrait convenir, à l'encontre de certaines affirmations des consuls au siècle suivant, qu'il est encore à cette époque fort restreint, puisque, dans l'intervalle de douze mois, il ne s'effectue qu'une dizaine de retours à Nantes, ne représentant pas même 24.000 livres de recettes pour le roi, en droits de 3 %.

Vingt ans plus tard, l'essor est pris : l'intendant Bechameil parle d'une cinquantaine de bâtiments consacrés à ce trafic (1698) ; le Bureau des Classes enregistre quarante-trois départs de Nantes, du 25 juin au 31 décembre 1700 et soixante et un départs en 1701. Cette dernière année, on peut observer que 31 bâtiments vont en droiture à la Martinique, 11 à Saint-Domingue, 8 à la Guadeloupe, 3 à Cayenne, sans compter 8 autres qui desservent, dans le même voyage, plusieurs de ces îles.

Les armateurs les plus notables sont pour 1701 : Montaudouin qui envoie cinq vaisseaux aux Antilles, Berthrand et les Bernier qui en expédient quatre. Le tonnage est encore assez faible, car la flotte de l'Atlantique ne compte qu'un navire de 300 (*l'Amazone* à Montaudouin) — un de 250 (*le Benjamin* aux Bernier), — deux de 240, à Laurencin et à Dubois. D'ailleurs, les commerçants nantais ont de tout temps trouvé des avantages de rapidité et de malléabilité aux navires de petit tonnage¹¹.

En outre, assez nombreux sont alors les propriétaires de un à trois navires : Le Breton, Grou et Michel, Piou, Lemasne, Descazeaux, Guinebaud, Joubert, Levesque, Robin, Burot, Le Prieur, Le Roy, Hanapier, Budan, Drouard, Lecoq, de la Brouillère... etc. Ils arment, non

¹⁰ 1^{er} juillet 1677. — Au cours de cette étude nous laisserons aux noms propres le caractère et l'orthographe de leur époque. Beaucoup de ces noms de famille ne furent fixés qu'au milieu du XVIII^e siècle.

¹¹ Notons les deux meilleures performances, en 1701, de la *Victoire* à Grou, partie pour la Guadeloupe en janvier et faisant un second départ de Nantes, en novembre, et le *Michel*, à Piou, parti en février pour la Martinique et repartant de Nantes en novembre.

pas exclusivement pour les îles, mais aussi pour l'Irlande, Terre-Neuve, la péninsule Ibérique. Decazeaux a ses correspondants à Cadix et à Salé où il expédie trois navires en 1701.

Parmi les négociants étrangers de la place de Nantes, Mac Nemara se distingue par ses armements pour l'Irlande. Riordan, Gilagh, Rutledge, Welch, Joyes, Knoles, Walter Harrold, Schiell, Honchaert, Vanduffel, Vanberchem, Osecane... contribuent au long cours, tant dans les eaux européennes qu'en Amérique. Nous donnons ces noms pour montrer combien le commerce du port de la Loire, à cette époque, est encore soumis à l'influence des étrangers, qu'ils aient obtenu leur nationalisation ou qu'ils soient simplement « habitués de Nantes ». Un état des « négociants de Nantes faisant par eux-mêmes le commerce de la mer », état de 1707, et que nous produisons en appendice, attestera encore plus évidemment cette part des étrangers résidants dans notre trafic¹².

Quant aux familles d'origine française, observons que parmi celles que nous venons de citer, les Montaudouin, les Decazeaux, les Desrieux qui sont du début du mouvement et plusieurs autres, resteront fidèles au commerce des Antilles jusqu'à la fin du XVIII^e siècle.

Les passagers pour les îles du Vent, quand il y en a, sont encore peu nombreux, quatre ou cinq par traversée, exceptionnellement une dizaine, originaires de différentes régions de l'intérieur du royaume ; mais, il va sans dire, surtout de Sainte-Croix ou de Saint-Nicolas de Nantes. Les Valleton, Drouin, Crabosse, Bernard, Tiercelin, Dupré, Normand, Montigny... partent évidemment comme représentants ou informateurs du commerce local.

Il ne faut pas oublier que Bordeaux et La Rochelle ont singulièrement aidé à l'expansion française en Amérique ; les populations de la Guyenne, d'Aunis et de Saintonge

¹² Archives d'Ille-et-Vilaine, C 2600.

ont une grande part dans le peuplement de nos possessions des Iles. Dans une proportion inférieure, Rouen, Le Havre, Marseille ont contribué au peuplement et au commerce de nos colonies d'Amérique.

En 1685, La Rochelle équipe 33 navires pour les Iles d'Amérique ; c'est un chiffre qui doit de près se rapprocher des départs de Nantes à cette époque.

Le port de la Loire, que nous avons vu au début du xviii^e siècle en très bonne situation, allait grossir progressivement son armement, lorsqu'un coup néfaste vint frapper son essor : la guerre de Succession d'Espagne éclatait, dressant sur mer l'Angleterre et la Hollande contre la France. Les conséquences ne tardèrent pas à se faire durement sentir à Nantes : des expéditions de 1701, parties avant la déclaration de guerre, neuf bâtiments sur leur retour sont pris. Aussitôt, par réflexe, l'armement pour les Iles du Vent est réduit à vingt-six navires, dont dix encore deviennent la proie des Hollandais et des Anglais, sans compter ceux qui ont été saisis à Terre-Neuve et en course (1702). Autant que nous pouvons en juger, malgré une interruption dans la suite des registres, les pertes du commerce nantais s'établissent dans la proportion d'une dizaine par an et cependant, après la réaction du premier choc, l'armement se relève et se fixe à quarante ou quarante-cinq départs annuels¹³.

Les Flessingois, navigateurs intrépides et corsaires fameux, se montrèrent au début de la guerre de Succession d'Espagne des adversaires acharnés ; ils comptèrent à leur actif encore plus de prises sur le commerce nantais que les Anglais.

Sur mer, la France se trouve incapable de tenir tête à l'Angleterre et de défendre son alliée. Utrecht consacre la puissance maritime et coloniale de notre voisine d'Outre-Manche. L'Espagne lui abandonne Gibraltar, Minorque, et

13. C⁴.

des droits sur le commerce de ses possessions de l'Amérique du Centre et du Sud. Louis XIV cède, entre autres, l'Acadie et Terre-Neuve qui, aux mains de notre rivale, deviennent une menace pour le Canada.

La France restait humiliée et dans une détresse financière très grande. Law ne parvint pas à la tirer de cette situation obérée ; du moins, il ouvrit aux Français l'horizon sur des terres nouvelles aux Indes et dans l'Amérique du Nord, à la Louisiane. L'espérance de grands biens était mise en éveil et, à son tour, le gouvernement comprenait que les nations du vieux continent, anémiées et épuisées par une vie trop comprimée, avaient un avenir dans les richesses que ces pays gardaient en réserve. Les Iles du Vent, d'une terre si généreuse et, en outre, si bien placées pour surveiller les continents américains, devinrent, à partir de ce moment, l'objectif des plus fervents partisans de l'extension coloniale.

« La plupart des puissances d'Europe se disputeront, à la manière des flibustiers, les îles de l'archipel considérées primitivement comme des bases d'opérations navales ou des entrepôts de contrebande, et dans la suite comme des mines d'un nouveau genre fournissant, inépuisablement et au meilleur compte, le tabac, le sucre, le cacao, le café et les plantes tinctoriales »¹⁴. Le marquis de Mirabeau les comprendra dans les colonies qui ont constitué durant tout le cours du xviii^e siècle « une pomme de discorde entre les Nations ».

Dès le xvii^e siècle un des premiers actes de cette rivalité se joua, autour de la Jamaïque, entre l'Espagne et l'Angleterre ; Saint-Martin est partagée entre les Français et les Hollandais, Saint-Domingue entre les Espagnols et les Français, et la Guyane fera l'objet de trois parts. L'île de Cayenne restera à la France.

14. Martineau et May.

Saint-Christophe, où d'Esnambuc avait planté le drapeau fleurdelysé, fut recherché par les Anglais jusqu'à ce que le traité d'Utrecht consacra pour nous sa perte. Mais c'est, à la suite de la guerre de Sept Ans, le traité de Paris qui nous frappa le plus durement en nous enlevant dans l'archipel : la Dominique, Tabago, Saint-Vincent, la Grenade (1763).

Nous gardions cependant la Martinique, la Guadeloupe — avec ses deux satellites La Désirade et Marie-Galande, — Sainte-Lucie et Saint-Martin ; Saint-Barthelemy, Curaçao et Saint-Eustache constituèrent d'autres enjeux qui furent disputés à la France par ses concurrents.

Tellement de changements de mains, d'occupations plus ou moins régulières, se produisirent dans la Mer des Antilles, qu'il est parfois difficile de déterminer le maître effectif de certaines îles secondaires. Utrecht avait fort mal défini la condition d'un grand nombre qui furent longtemps considérées comme neutres, jusqu'à ce que le traité de Paris réglât leur sort.

Si la Martinique et la Guadeloupe purent rester d'une façon pour ainsi dire continue et définitivement à la France, ce n'est pas que les Hollandais, et surtout les Anglais, dissimulassent leurs ambitions sur ces possessions. Les tentatives qu'ils firent contre elles sont nombreuses ; on a retenu principalement celles de 1666, 1667, 1674, 1693 et 1697 contre la Martinique et celles de 1691 et 1703 contre la Guadeloupe. Ils s'en emparèrent même effectivement. La Guadeloupe était occupée depuis trois ans par les Anglais, lorsque le traité de Paris nous la restitua. Leur présence laissa un souvenir d'heureuse administration ; il leur revient le mérite d'avoir fondé Pointe-à-Pitre. La Martinique fut occupée à la même époque, mais quelques mois seulement.

La position privilégiée de ces deux îles, sur la route des navires que les vents ramenaient d'Afrique, leur atmosphère

salubre, la fertilité de leur sol et l'abondance de leur faune, l'existence, pour la Martinique au moins, d'une rade de débarquement et d'un carénage à Saint-Pierre et à Port-Royal, — tous ces avantages naturels devaient les faire distinguer entre toutes et les élever en peu de temps à une fortune très grande¹⁵. L'éloge s'applique également à Saint-Domingue qui pour s'être épanouie plus tardivement n'en devint que plus prospère, grâce à la fraîcheur de ses plaines, le nombre et l'étendue de ses rades.

Au même titre que les autres îles de l'archipel, la Guadeloupe, la Martinique et Saint-Domingue sont, aux yeux des négociateurs des traités, les pions de l'échiquier européen ; ils aspirent à détacher l'une de ces trois perles antillaises pour l'offrir en gage du succès de leur intervention. Mais les trois îles sont trop belles et trop précieuses pour que la métropole française consente jamais à les abandonner ; elles pèsent d'un poids considérable dans l'économie nationale. Leur cession représenterait la ruine d'un grand nombre de familles, des pertes incommensurables pour notre industrie et nos ports. En 1712, on leur sacrifia Terre-Neuve et en 1763 on préféra renoncer au Canada.

Durant tout le XVIII^e siècle, la France reste une puissance des Antilles. Il fallut en 1794 les difficultés intérieures qui bouleversaient son régime politique pour l'empêcher d'intervenir et laisser tomber sa souveraineté sur la Martinique et la Guadeloupe aux mains des Anglais, tandis que, dans des désordres sanglants, Saint-Domingue s'émancipait.

L'alliance franco-anglaise et l'adhésion que lui donne la Hollande (1716-1717) inaugure le règne de Louis XV sous d'heureux auspices. Deux grands ministres, Walpole et Fleury sont imbus des idées de paix et maintiennent

¹⁵ Martineau et May.

avec fermeté l'Entente Cordiale. L'Espagne elle-même renonce à ses prétentions pour marcher sous l'égide de la France.

C'est indiscutablement une ère de prospérité pour les Iles françaises d'Amérique qui dura jusqu'à 1744, date à laquelle — deux ans après la chute de Walpole et un an après la mort de Fleury — se produisit une rupture entre les deux nations voisines, séparées sur mer par tant d'intérêts opposés.

Nantes expédie, en 1717, 89 navires aux Iles, dont 11 négriers ; en 1722, 80 dont 10 négriers. La Martinique, siège du gouvernement général des Iles du Vent, centre des arrivages et des marchandises exportées, continue à jouir des faveurs de l'armement¹⁶.

René Montaudouin de la Robrethière est à cette époque le principal armateur de la place de Nantes. Exclusivement intéressé au trafic d'Amérique, il possède, en 1717, 17 navires d'une moyenne de 110 tonneaux qui assurent 22 départs de Nantes. C'est dire que certains vaisseaux font, au cours de l'année, plus d'une expédition. Mais en cette année, la flotte de René Montaudouin ne rallie pas intégralement le port de la Loire, cinq navires au moins manquent au contrôle : deux ont été pris aux Iles par les forbans, un est détruit par le feu à Léogane, un autre est condamné au Cap par l'Amirauté, enfin un autre avait péri corps et biens sur la côte d'Olonne. N'importe quelle coque est utilisée, surtout quand il s'agit de transporter du bois d'ébène ; c'est pourquoi, il n'est pas rare de voir des bâtiments jugés, par sentence judiciaire, incapables de regagner leur port d'attache.

Thomas Montaudouin, dit de Launay, moins fortuné, possède, pour sa part, deux navires.

16. Hormis ses expéditions pour les Antilles, Nantes n'arme que 26 long-courriers en 1717 (6 pour l'Irlande, 10 pour le Banc, 4 pour l'Ile Royale, 5 pour Cadix ou Lisbonne, 1 pour la Norvège), le même nombre en 1722 (1 pour l'Irlande, 8 pour l'Ile Royale, 4 pour l'Ile Madame, 1 pour la Suède, 1 pour la Hollande, 2 pour Livourne et Venise, 1 pour le Levant, et 1 pour l'Espagne).

Cinq ans plus tard, les inscriptions de départs ne portent que sept navires au nom de René Montaudouin et trois au nom du sieur de Launay, son frère. Celui-ci est fortement éprouvé, car il perd deux unités ; l'une en partance pour Angole sombre en face de Paimbœuf, l'autre est condamnée à la Martinique. Peu de temps avant, les forbans lui avaient enlevé un autre navire.

Pour cette période, on compte à Nantes une cinquantaine d'armateurs, tous intéressés au commerce d'Amérique. A ceux déjà vus en 1701, s'ajoutent les noms de du Mothay-Bossinot, Alphonse Dubreil, de la Gérardière-Praud, Bouvet, les Joubert (Pierre et Guillaume), de Beaulieu-Beloteau, de la Vincendière-Le Jeune, Simon, de Cazalis-Pradine, Jean Leroux-Laferrrière, Lespinay-Soreau, de la Villestreux-Pérrée, René et François Drouin, Laurens Goujon, François Le Ray de la Clartais, René Darguistade, de Saint-Martin, Le Jeune, Jacques Berrouette, veuve Rozé et Lantino, Pierre La Garde, Luc Ernaud, Chrisosthème Sauvaget, Daussaint, Terrien, ... etc. Augustin de Luyne, qui acquerra du renom, arme pour la Compagnie du Sénégal ; Espivent de la Villeboisnet apparaît comme associé de du Mothay ; Berthrand est devenu Berthrand de Cœuvres.

Les armateurs, étrangers ou d'origine étrangère, sont plus rares et représentés seulement par Jacques et Daniel Mac Nemara — qui arrivent en tête, ainsi que Luc Schiell, avec trois vaisseaux, — Vanharzel et Vanhamel, de Wich, Joyes, Stalpaert, Toby Clark qui semble associé à Jean Riordan et Philippe Gilagh. Ils se maintiendront jusqu'au milieu du siècle.

Quiconque ici gère un tonnage, le fait généralement à fret et pour ses propres marchandises. Afin de supporter la première mise du navire, les frais d'entretien et de transport, l'achat des marchandises de troc, les périls de toutes sortes, l'armateur s'adjoint des « consorts » qui constituent une association d'intéressés. Le nom qui figure aux déclai-

rations officielles est celui du principal miseur de fonds qui conserve la responsabilité sociale.

Certains négociants se contentent d'armer et de consigner des marchandises pour autrui, quand, par exemple, il s'agit d'assurer aux commerçants maritimes du Havre, de Saint-Malo, ou d'ailleurs, les avantages qu'offre Nantes au trafic de l'Amérique. Les affrètements sont exceptionnels et ne seront guère pratiqués que par le roi lorsqu'il deviendra, en période de guerre, indispensable de ravitailler nos colonies et parfois par la Compagnie des Indes de Lorient.

Le fret est alimenté par une foule de particuliers qui pour leur commerce, ou leur consommation personnelle, veulent bénéficier des produits des Iles. Au milieu du xviii^e siècle, on comptait de la sorte jusqu'à 50 ou 60 consignataires de denrées exotiques pour un navire de 150 à 200 t.

L'exploitation des colonies américaines étant liée à l'importation de la main-d'œuvre noire, Colbert et ses successeurs, suivant la méthode préconisée alors, concédèrent la traite noire à des compagnies maritimes. Les unes, comme leur appellation l'indique, obtinrent une concession très limitée, d'autres purent exercer leur privilège sur une plus vaste étendue de côtes. S'approvisionnant d'esclaves au Sénégal, en Guinée, au pays d'Angole, ou sur d'autres rives du continent africain, les compagnies assumèrent en principe la mission de transporter annuellement aux Iles françaises un nombre déterminé de noirs. Des réductions de droits, des primes importantes par tête d'esclave, étaient attachées au privilège. Cependant ces compagnies ne parvinrent à remplir leurs engagements et, elles aussi, furent réduites à rétrocéder leur privilège sous forme de soumission, à des particuliers ou à des ports du royaume. De fait, elles s'assuraient ainsi des bénéfices, sans aucun risque d'exploitation.

Enfin, la liberté tant souhaitée est accordée, par lettres royales de janvier 1716, à tous les trafiquants voulant faire

la traite noire sur la côte de Guinée, moyennant 20 livres, payées au trésorier général de la Marine, pour les adultes « introduits » aux colonies, et 10 livres pour les négrillons et les négrittes. Il était juste de ne faire porter l'imposition que sur la vente aux Iles, car la mortalité était grande durant la traversée d'Afrique. L'*Agnès* qui, à cette époque, avait traité 505 noirs pour l'armateur Luc Shiell, n'en débarqua que 216 vivants à la Martinique.

Malheureusement cette concession à la liberté fut de courte durée. Le 27 septembre 1720, Sa Majesté révoquait les lettres de 1716 et réunissait à la Compagnie des Indes lancée par Law le privilège à perpétuité de la traite des noirs, de la poudre d'or et autres productions d'Afrique, depuis la rivière de Sierra Leone jusqu'au cap de Bonne Espérance. Défense était faite à tous les sujets du royaume d'envoyer des vaisseaux sur les côtes de la concession. Le roi, il va sans dire, ne pouvait disposer que des territoires laissés jusqu'à ce jour sans occupants ; Espagnols, Portugais, Hollandais et Anglais nous avaient déjà devancés dans le trafic des esclaves et tenaient de nombreux points de la côte.

Avec la Compagnie Royale des Indes reprit, sur un vaste plan, le régime des soumissions aux armateurs particuliers. Ces derniers bénéficiaient de l'exemption de la moitié des droits à l'entrée en France des denrées coloniales, mais abandonnaient à la Compagnie la gratification de 13 livres consentie par le roi à l'introduction des noirs aux colonies d'Amérique. En outre, ils durent longtemps une forte indemnité au roi : 30 livres par tête introduite à Saint-Domingue, et 20 livres dans les autres îles (Mémoire de 1714). Ainsi, les armateurs payaient un droit pour avoir la permission de porter des esclaves dans nos colonies, alors que le roi payait la Compagnie pour en envoyer.

L'importance de la taxe due au roi varia, selon l'urgence des besoins de main-d'œuvre et des encouragements

à donner à la traite, jusqu'à ce que, la demande dépassant beaucoup l'offre, le roi, à partir de 1786, dut apporter des primes considérables aux armateurs¹⁷.

La Compagnie des Indes se prolongea dans d'inextricables difficultés financières, jusqu'à sa suspension en 1769. Mais, avant même cette décision, son action était périmée. Par arrêt du Conseil du 31 juillet 1767, la traite noire et le commerce du continent africain sont définitivement laissés libres, en sorte que tous les sujets du roi pouvaient, sans exception, s'y livrer.

Les commerçants nantais ont émis la prétention que le royaume leur était redevable du trafic négrier qui a été le fondement de la richesse de nos colonies d'Amérique. Ils y contribuèrent certainement pour une très grande part; nous croyons volontiers que Nantes fut le port qui arma le plus de navires négriers. Mais tous les ports, depuis Le Havre jusqu'à Marseille, qui trafiquèrent avec les Iles, pratiquèrent plus ou moins la traite.

Parmi les concessionnaires du roi, les Compagnies du Sénégal, de Guinée et d'Angole eurent des navires à Nantes. Le privilège des deux premières se conçoit, car le Sénégal et la Guinée française sont situés au nord de la Sierra Leone, mais l'Angole se trouvait dans les limites d'action de la Compagnie des Indes; il fallut, semble-t-il, un accord avec cette dernière pour obtenir une communication de ses droits.

Nous voyons les Nantais débiter dans la traite et le commerce d'Afrique, en armant — comme le font Jean Michel et Augustin de Luynes — pour la Compagnie du Sénégal, laquelle assure quatre départs en 1702, trois en 1703, un en 1704, deux en 1706. Montaudouin de la Robretière, le premier, arme, cette année 1706, pour son compte personnel, deux vaisseaux pour la Guinée : le *Duc-de-Bretagne* de 350 t. 36 c. 140 h., et l'*Auguste* de 150 t. 18 c. 50 h.

17. Traite noire. C. 732, 733, 738 à 742.

Les risques de ces expéditions d'Afrique étaient multiples. L'équipement en armes devait être renforcé. Outre les pirates marocains qui guettaient toujours une proie au passage, les navires français retrouvaient sur les côtes négrières leurs concurrents anglais, hollandais et portugais. L'année qui précéda les premiers départs de Montaudouin, le *Ceran* du Havre avait été pris par les Anglais en Guinée. Peu après, le capitaine du *Maréchal-d'Estrées* de Nantes vit les Hollandais incendier le magasin de traite qu'il avait établi sur la côte africaine. Nous reviendrons plus tard sur ces difficultés.

Progressivement, à l'exemple des Montaudouin, d'autres trafiquants nantais entrent en lice. En 1712 encore, La Robretière reste en tête avec trois navires, puis viennent, chacun avec un navire : de Launay, Beaulieu-Beloteau, Mathurin Joubert et Martin Tiercelin. L'année suivante, contre un départ de la Compagnie du Sénégal, Nantes envoie sur la côte de Guinée treize vaisseaux équipés par Montaudouin (3), Daussaint, Robin (2), Perissel, de Cazalis-Pradine, Beaulieu-Beloteau, Le Cocq et Sigongne, de la Couronnerie et Joseph Joubert (18).

Les navires qui revenaient en droiture d'Afrique avec une cargaison de produits du pays : poudre d'or, gomme, cire, ivoire, bois... ont toujours été une exception.

La dernière expédition de la Compagnie du Sénégal, complètement déçue, a été, en 1717, de deux barques de 30 t. 4 c., qui semblent avoir péri, car trois années après on n'en avait recueilli aucune trace. On compte la même année six départs au nom des Montaudouin et trois autres au nom de Marquet, Lépinois-Soreau et Luc Shiell, soit : onze départs en tout. Cette moyenne se maintient jusqu'en 1722, date à laquelle le roi témoigne aux négociants du port de la Loire sa satisfaction des efforts faits en vue de l'importation des nègres, tant à Saint-Domingue qu'aux

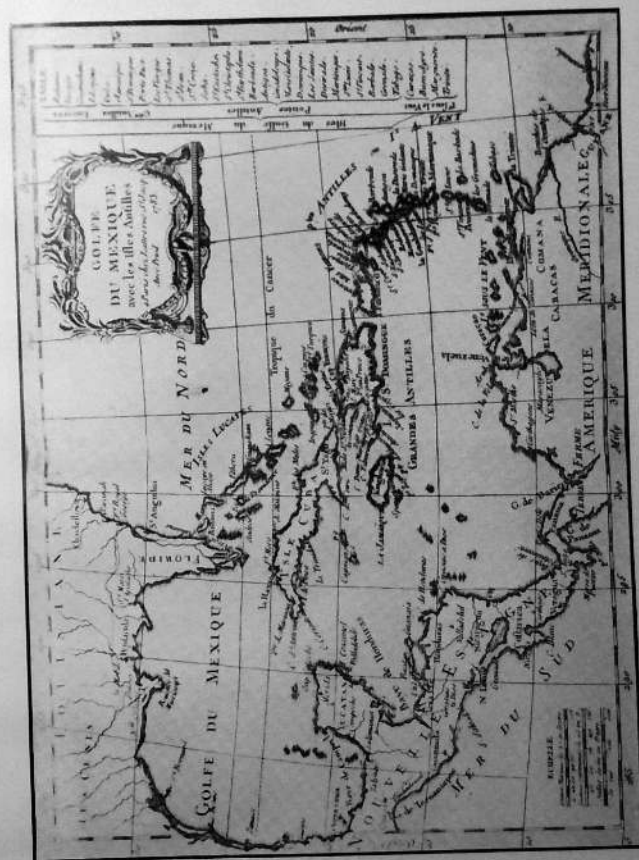
18. C⁴.

Iles du Vent. « Nous sommes informé, déclare Sa Majesté, que ces négociants ne sont point rebutés par les pertes considérables qu'ils ont souffertes, par la mortalité des noirs, ni par les prises et pillages des forbans... toutes considérations qui nous engagent à leur procurer des soulagements en modérant les droits qu'ils nous doivent » (11 novembre 1722). Le droit du roi, par tête d'esclave, fut ainsi ramené, par faveur spéciale, de 30 à 20 livres pour Saint-Domingue, et de 20 à 14 livres pour les Iles du Vent, ce qui était encore coquet et laisse supposer des prix de vente très rémunérateurs¹⁹.

Les permissions consenties aux armateurs étaient formulées sous une forme très large. En 1713, les directeurs de la Compagnie Royale de Guinée donnèrent à René Montaudouin l'autorisation, pour sa frégate le *Duc-de-Bretagne*, de « travailler à Juda (Guinée) et autres lieux de concession, pour y enlever autant de nègres que comptera le navire » qui était de 250 t.

Des auteurs sérieux ont fait dater le retour définitif au commerce libre sur le continent africain des Lettres de janvier 1716. Celles-ci, en réalité, restèrent en vigueur quatre années à peine; ils se sont tenus aux apparences, omettant de faire état des privilèges de la Compagnie des Indes qui, jusqu'à sa suspension, préleva le droit de 10 l. par tête de noir, des commerçants exploitant en ses lieu et place.

Le sieur Féral, correspondant à Nantes de la Compagnie, était chargé des formalités entre le siège administratif de Paris et les armateurs. De novembre 1725 à 1726, il accorde 21 permissions de Guinée aux Montaudouin, à Jean Tatin, Jean Burot, Jean Grou, Baudry, Guilloterie, Augustin de Luynes, Charles Baillardet, Le Ray de la Clartays, Charles Trochon, Berthault, Resen, la veuve Ber-



Isles d'Amérique
d'après Lattré, 1783 (Musée des Salorges, à Nantes).

19. C 740.

thrand, Blain... Les navires sont d'un port restreint, 60 à 150 tonneaux; un seul de 200. C'est dire le manque de confort de ces expéditions pour le personnel navigant, nécessairement assez nombreux, et pour l'objet du trafic.

Enregistrons, par ailleurs, ce qu'avancent les fermiers du Droit d'Occident dans un rapport du début de 1731 : « Il part chaque année de ce port (Nantes) le nombre de quarante vaisseaux pour la Guinée, tandis que quatre-vingt-dix vont en droiture aux Iles ». Les chiffres nous paraissent un peu forcés. D'après les registres du port, nous trouvons dix années seulement qui aient dépassé, au cours du XVIII^e siècle, 30 départs à destination de l'Afrique. Pour les années de paix de la seconde moitié du siècle, nous trouvons la moyenne de 27 navires.

Touchant l'intervalle de sept années, entre la paix d'Aix-la-Chapelle et le début de la guerre de Sept Ans, exactement d'août 1748 à mai 1755, voici un état qui ne manque pas d'intérêt :

141 navires ont introduit de		
Guinée à l'Amérique.....	37.800	noirs contrôlés
57 navires n'ont pas encore		
fait connaître leur intro-		
troduction qui a été ici		
évaluée au prorata des		
précédents	15.280	—
5 expédiés au Sénégal par		
Grou et Michel.....	2.014	—
5 expédiés au Sénégal par		
Jogues (pour Wailsh)....	2.014	—
2 périés en mer.		
2 brûlés à la côte.		
1 pris par les Saletins.		
	<hr/>	
<i>A reporter.....</i>	57.108	

Report..... 57.108

I qui a manqué la côte de
Guinée.

I qui a vendu sa cargaison
aux Portugais.

215 (moyenne annuelle de 30,7). 57.108 noirs.

La moyenne annuelle des noirs introduits est donc à cette époque prospère de 8.158²⁰. Nantes arrivera à dépasser ce chiffre de quelques centaines seulement en 1789 et 1790²¹.

La vente des noirs se faisait en échange des productions des Iles à destination de la France. L'argent, en tant que monnaie d'échange, était très rare. La métropole en interdisant la sortie, il n'en entraît qu'au moyen du commerce interlope avec les étrangers. C'est un des motifs, avec l'insuffisance des expéditions françaises, de la continuation de la fraude et des infractions aux règles imposées par la métropole.

20. On peut rapprocher ce chiffre de celui d'une époque précédente. Peytraud cite un document des Archives Coloniales (F²) qui donne, pour Nantes, de 1726 à 1741 inclus l'introduction aux Iles de 55.929 noirs (moyenne par an de 3.495). A cette époque, Nantes pour le commerce négrier dépasse l'ensemble des autres ports de France. Durant les 16 années sur lesquelles portent les observations, La Rochelle se place après Nantes avec 21.633 esclaves introduits, Bordeaux débute seulement dans ce trafic avec 3.396 noirs, Le Havre débute également avec 2.122... tandis que St-Malo en introduit 5.184 (Peytraud, f. 138). Pour ce qui précède nos informations proviennent de C 740, de C⁴ et des rapports des capitaines (Amirauté B).

21. Le Beuf donne, en 1790, l'introduction de 9.600 noirs que nous n'avons pu contrôler. Pour 1789 nous estimons la vente des cargaisons de 30 navires négriers à environ 9.000 noirs.

*
**

La liberté du commerce aux Iles d'Amérique concédée par le roi, à partir de 1671, est définitivement réglementée par les édits de 1717 et de 1727, sous un régime de protection rigoureuse. — Effets de l'exclusive coloniale et difficultés de son application. — Colons et insulaires favorisent le commerce interlope, d'autant que l'armement reste souvent en dessous des besoins des colonies. — Epoque de grande prospérité. Saint-Domingue attire les deux tiers des long-courriers de Nantes. — Un grand nombre de modestes négociants tentent la fortune avec seulement deux ou trois navires.

Lorsque l'insuccès de la Compagnie des Indes Occidentales se révéla notoire, Colbert notifia aux ports du royaume qu'à l'avenir « il sera libre aux marchands de faire partir leurs vaisseaux pour les Iles en conséquence de passeports et de permissions qu'ils auront obtenus de l'Amirauté » (4 juin 1671)²².

La liberté, conditionnée à certaines formalités administratives et à certaines charges, devait désormais assurer le commerce de nos colonies d'Amérique.

Plus tard, le roi intervint à diverses reprises aux fins de réglementer le trafic, l'enrôlement et la police des équipages, les embarquements d'engagés..., etc.

Le règlement le plus important et rappelé constamment au cours du xviii^e est celui d'avril 1717. Les armements destinés aux Iles et colonies françaises — porte ce règlement — seront faits à Calais, Dieppe, Le Havre, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Cette. Les négociants feront au greffe de l'Amirauté une soumission, par laquelle ils s'obligent, sous peine de dix mille livres d'amende, de faire le retour de leurs vaisseaux en droiture et dans le port d'armement, hormis le cas de force majeure, par suite de tempête ou d'attaque. Les marchandises du cru de France,

22. C. 734.

ainsi que tout ce qui constitue le ravitaillement des colonies, en vivres et munitions, seront exempts de tous droits; mais les commis des fermes en contrôleront l'embarquement. Des marchandises étrangères, le bœuf salé seul, sera envoyé en franchise. Défense est faite, tant aux habitants des Iles qu'aux négociants du royaume, de trafiquer d'une façon quelconque avec les pays étrangers, sous peine de confiscation des vaisseaux avec leur cargaison et mille livres d'amende, à moins que les marchandises des Iles fussent entreposées dans un port français avant d'être envoyées à l'étranger exemptes de droit²³. C'est, en quelque sorte, la charte de l'exclusive en matière de commerce colonial.

Un arrêt de mars 1722, répéta les dispositions de 1717. Quelques années plus tard, le trafic avec l'Espagne était autorisé, sous réserve d'un contrôle des denrées laissées dans la péninsule Ibérique (1726).

Quel était à cette époque le développement de nos colonies d'Amérique? — Au lendemain de la guerre de Succession d'Espagne et l'année même de la signature de la paix (1713), un document rédigé aux Iles, et destiné à être mis sous les yeux du ministre, atteste qu'une situation assez satisfaisante s'est maintenue malgré les hostilités. On signale à Saint-Domingue une véritable abondance d'animaux domestiques et sauvages, « quantité prodigieuse » de bœufs, chevaux, mules, bourriques et cochons sauvages, utilisés tant pour la nourriture que pour les travaux. Bœufs et chevaux valent la modeste somme de cinq écus et les autres animaux sont à l'avenant. Les bœufs à l'état sauvage fournissent chaque année plusieurs milliers de cuirs verts. La chasse et la pêche constituent une grosse ressource pour l'alimentation des habitants.

Le bois n'y manque pas. Des salines naturelles procurent, outre les besoins de l'île, de quoi charger annuelle-

23. A²¹.

ment plusieurs navires. Les Espagnols qui sont à Saint-Domingue des voisins paisibles, échangent leur métal argent contre des marchandises de France.

Le quartier du Cap Français faisant cinq lieues sur six, est le plus habité et possède déjà quatre-vingts sucreries qui donnent 16.000 barriques de sucre. On y recueille le poids de 100.000 livres d'indigo et environ 15.000 peaux. En face de 1.500 habitants « en état de porter les armes » subsistent 4.000 travailleurs noirs, non compris 3.000 enfants, vieillards et domestiques de même couleur. — Le quartier de Port de Paix possède deux cents blancs valides et six cents noirs. Il produit 50.000 livres pesant d'indigo et autant de sucre. — Léogane offre une vaste rade où ont pris naissance Petit Gonave et Larcaché. Son quartier, de neuf lieues de long sur deux, compte 1.200 blancs valides et 12.000 noirs, dont 8.000 travailleurs occupés à des sucreries et à des indigoteries (400.000 livres pesant d'indigo). — L'Artibonite qui est une plaine, entre le Cap et Léogane, arrosée par la rivière du même nom et qui deviendra la partie la plus fertile de l'île, n'est occupée alors que par une centaine de blancs et un millier de noirs récoltant de l'indigo (20.000 livres).

Partout ailleurs, les habitants et les noirs font défaut, aussi l'appel répété de la colonie est : « Pourvu qu'on ne laisse point manquer les habitants de nègres ! ». — Pour la main-d'œuvre blanche, l'institution des engagés a échoué, « on est parfois obligé de les rapatrier faute de pouvoir les placer »; la colonisation militaire ne devait pas obtenir plus de succès; en définitive, et, comme on pouvait l'escompter, l'émigration spontanée, entretenue par le mirage de la fortune rapide, fut la source réelle du peuplement français.

La colonisation de la Martinique et de la Guadeloupe ne pouvait pour ainsi dire plus être accrue, si ce n'est par un apport de main-d'œuvre noire, parce que tous les terrains fertiles se trouvaient occupés. Ces îles produisaient du

cacao, du rocou, du coton, du gingembre, mais surtout du sucre et en telle quantité qu'elles sont obligées d'en terrer la plus grande partie pour l'écouler à l'étranger.

Le sucre doit en principe être raffiné en France parce que toutes les transformations auxquelles peuvent donner lieu les productions des colonies doivent être réservées à l'industrie métropolitaine et tout ce qui peut lui faire tort doit en être exclu. Dans la période de début, le raffinage avait pris une extension assez grande aux Iles, mais il fut découragé par l'autorité royale jusqu'à cessation complète. On exportait en France le sucre brut en barriques de 6 à 700 livres. Il subissait parfois une opération qui consistait à le couler dans des formes en terre où il se cristallisait, ce qui le rendait moins encombrant et d'un débit plus facile. Quant aux sous-produits, les mélasses et les rhums, provenant de la distillation, ils n'étaient point admis sur les marchés français²⁴.

En vue de protéger l'industrie nationale, un arrêt du Conseil, en 1671, interdit la sortie du royaume des sucres bruts importés. Ce fut un coup terrible pour les Iles. Le commerce français restait seul maître du marché et la surproduction à l'intérieur risquait d'amener la mévente. Si, à défaut de relations directes, les colonies, n'obtenaient l'écoulement de leur produit principal à l'étranger, au moyen des entrepôts français, le développement se trouvait gravement compromis. On vient de le voir, en 1714, l'entrepôt n'était toléré que pour le sucre terré; aussi, le Mémoire de cette époque réclame instamment, à l'exemple de l'Angleterre, le droit d'entrepôt pour toutes les denrées coloniales, mais surtout pour les sucres bruts.

Le commerce des colonies s'élevait en outre contre les taxes fort lourdes, — prélevées, d'une part, par l'administration des Iles et, d'autre part, par la métropole, — et contre les abus des « puissances », à commencer par les

24. C 700.

gouverneurs et intendants, qui, sans scrupule et parfois outrageusement, servaient leurs intérêts privés au détriment du négoce. De leur propre autorité, elles prélevaient des commissions sur les arrivages, sur les cargaisons de négriers surtout, se faisant délivrer, à moitié prix, voire même gratuitement, les plus beaux sujets noirs, à moins qu'elles exigeassent des capitaines la valeur correspondante en argent, avant d'autoriser l'ouverture du trafic. On voyait le commandant en chef de Saint-Domingue retenir, à son choix, sur une cargaison négrière, douze noirs pièce d'Inde, son subalterne six ou huit, le major deux, le justicier six ou huit, le tout payé à moitié de la valeur réelle, et si le navire était obligé, pour écouler sa marchandise, d'aller de cette île dans une autre, les prélèvements se renouvelaient. Certains capitaines abandonnèrent ainsi, paraît-il, quarante à cinquante noirs, d'autres plus favorisés vingt-cinq à trente. Le capitaine de la *Paix*, en décembre 1713, eut, en rachat de commissions, à payer 5.800 livres au Commandant et à l'Intendant de la Martinique, sans compter un noir de 600 livres, cédé à moitié prix au Commissaire du port. Toutefois, le lieutenant du roi se vit refuser deux noirs.

Ce n'était pas l'unique exaction des « puissances » car le trafic avec l'étranger leur offrait d'autres occasions de s'enrichir. Il fallut bien du temps pour enrayer de tels abus. A si grande distance, les arrêts du roi perdaient considérablement de leur force. En 1715, les capitaines de deux navires négriers se virent encore obligés d'acquitter 12.000 livres de commission aux autorités de la Martinique. L'exemple est contagieux, le greffe de l'Amirauté percevait également des droits injustifiés²⁵.

A la paix d'Utrecht, les îles d'Amérique offraient au commerce de la métropole une situation faisant bien augurer de l'avenir. Cependant, la reprise des échanges avec

25. C. 731-35, 737.

la France éprouva alors un grave mécompte. Durant les hostilités, les étrangers avaient créé avec les Iles un mouvement d'affaires qui servait autant les besoins des insulaires que leurs propres intérêts. Parmi ces étrangers, ce sont nos adversaires, les Anglais, ayant pour bases la Barbade et la Jamaïque, qui s'étaient fait les fournisseurs les plus actifs de nos colonies. De Curaçao, les Hollandais ne s'étaient pas montrés moins entreprenants.

Anglais et Hollandais agirent si bien que notre commerce sentit la ruine de ses efforts. Nous en trouvons les échos dans les mémoires et la correspondance du temps. Une expédition française qui arrive, fin de 1715, à la Martinique, y trouve une trentaine de navires anglais de petit tonnage chargés de marchandises qu'ils écoulent facilement parce que leurs prix, même des esclaves, sont sensiblement inférieurs à ceux des cargaisons françaises. Les capitaines français ne trouvent pas la vente de ce qu'ils apportent, sinon à perte. Pierre Cadou, un armateur connu du port de Nantes, écrit de la Guadeloupe qu'aucun trafic n'est possible : « Les habitants se moquent des Français, sans que ceux-ci puissent rien opposer... Jamais l'on a vu telle pitié ». « Les deux îles, Grande Terre et la Guadeloupe, sont remplies de barques anglaises qui ne veulent même pas souffrir les nôtres et tirent dessus... Si cela continue, dans peu ils seront les maîtres » (27 juillet 1717)²⁶.

A Saint-Domingue, la division parmi les habitants est à l'extrême. Il y a les possédants qui ont intérêt à maintenir l'obéissance du roi et ceux qui n'ont rien, ou seulement des dettes, qui cherchent déjà à fomenter des troubles. Sous prétexte d'impositions nouvelles, de privilèges concédés à la Compagnie Law, les émeutes éclateront en 1722, et il faudra une escadre de la marine royale pour calmer les esprits.

Les étrangers avilissent tous les prix; devant les incertitudes et les aléas, l'armement français ne peut tenir. Depuis

26. C 735.

trois mois, porte un autre Mémoire de 1714, il a été chargé plus de 15.000 barils de bœuf qui reviennent, en premier achat, de 23 à 25 livres l'unité; or, ils n'ont pu être écoulés, à la Martinique, qu'à 18 livres. Les retours ne sont pas plus favorables. Le cacao, pris à 13 sous la livre pesant, se vend 12 s. 50 à Nantes. Tenu compte des droits, du fret, des risques de mer, c'est pour les armateurs une perte de la moitié du capital engagé. Les trafiquants parlent d'abandonner complètement un commerce aussi ruineux; Bordeaux, La Rochelle se joignent à Nantes pour en rendre compte au pouvoir royal. Dans leurs doléances, les représentants de ces ports soutiennent que les Anglais sont reçus ouvertement dans nos îles, qu'ils y possèdent même des magasins et que tout ce trafic est toléré par les « puissances » qui en tirent des bénéfices illicites²⁷.

Ainsi se développèrent les relations de nos colonies d'Amérique avec les îles voisines et bientôt avec les trafiquants de la Nouvelle Angleterre, particulièrement bien placés — par leur proximité, les débouchés qu'ils offraient, les prix de revient des denrées de consommation, — pour concurrencer nos armateurs. Le gouvernement royal ne pouvait manquer d'intervenir pour protéger nos nationaux. L'édit de 1698 qui avait réglementé le commerce colonial restait en vigueur. Il fallait en rappeler les dispositions et les compléter. Ce fut l'objet des lettres patentes de 1717 et 1727, qui constituent l'appareil législatif auquel les contemporains ont donné le nom d'Exclusif et qui est resté, jusqu'à la fin du régime, le fondement de notre économie coloniale.

La France n'avait pas, sur ce point, une opinion qui différa de celle des autres nations. Certaines pratiquaient un protectionnisme plus rigoureux encore. « Les Espagnols sont si jaloux de leur commerce dans le nouveau monde qu'ils ne souffrent pas un étranger parmi eux et

27. C 735.

qu'il faut être naturalisé espagnol à la troisième génération pour être admis dans leur navigation. Quant aux Anglais, ils ne sont pas moins observateurs des règles qui les renferment étroitement chez eux dans leurs colonies » (Mémoire du 13 août 1726)²⁸. Les exemples de l'intransigeance de ces derniers sont fréquents.

Le *Martial* de Saint-Malo, venant des Indes en 1717, se trouve complètement dépourvu de vivres en vue de la Barbade et, malgré ses instances pour obtenir du secours, est repoussé à coups de canon, comme un ennemi. Les maîtres de l'île n'eurent pas plus d'égards pour M. de Poincy, capitaine d'une compagnie de la marine royale en garnison à Fort Royal. D'ailleurs, les saisies de navires dans les eaux anglaises sont courantes.

Les lettres de 1727 se résument à l'interdiction absolue de tout échange de nos colonies avec les étrangers, à l'exception des viandes salées d'Irlande et des sucres terrés avec l'Espagne. La confiscation, l'amende, les galères, devaient frapper les délinquants. En dehors du cas de péril dans la navigation — et alors, la relâche était sévèrement réglementée — tout navire étranger en vue de nos côtes devait être chassé et capturé²⁹.

Par suite de la configuration des côtes et de l'absence de moyens de surveillance, l'application des prescriptions royales soulevait de grosses difficultés. Les îles d'Amérique offrent des anses et des criques nombreuses, où se dissimulaient les barques étrangères. Celles-ci opéraient, de connivence avec les insulaires, le déchargement de farines, de viandes salées, de mulets, chevaux et bestiaux, qui manquaient alors trop souvent. Le gouverneur de la Martinique, qui est la plus visée des îles dans ce commerce interlope, n'a aucune force de police en mains et reste, tant contre les fraudeurs que contre les étrangers, complètement

28. C 735.

29. C 735.

désarmé. Il attendait encore en 1730 une frégate du roi qu'il réclamait depuis des années; une mauvaise patache qui n'était même pas sous ses ordres se bornait annuellement à la capture de deux ou trois barques. Ce bateau n'osait pas se hasarder jusqu'à Sainte-Lucie que les Anglais occupaient contre les droits de la France sur l'île. Les sanctions dictées par le roi étaient bien rarement mises en pratique; on cite, comme un fait exceptionnel, quatre habitants de Saint-Domingue condamnés aux galères en 1735.

Ce n'est pas que le trafic interlope ne trouvât une justification dans l'insuffisance des relations avec la métropole et dans les rigueurs de l'Exclusif. La première conséquence du protectionnisme exagéré fut d'empêcher les colons de tirer bénéfice de certains de leurs produits qui se seraient cependant facilement écoulés sur les marchés étrangers. Par ailleurs, nos nationaux, restant seuls maîtres de l'offre et de la demande, pouvaient en abuser et avilir les prix à leur gré. On vit l'Etat donner l'ordre de restreindre la production. Très formelle est l'opinion de M. de Blénac et Mithon, l'un gouverneur, l'autre intendant de Saint-Domingue : « Il faudrait admettre la liberté de sortir les sucres bruts hors du royaume; c'est le seul moyen de rétablir un commerce avantageux. Le débouchement que les Anglais leur donnent dans les pays étrangers en soutient le prix » (lettre du 6 novembre 1715). « Si les habitants avaient la liberté de vendre aux Anglais leurs indigos et leurs sucres, cette île regorgerait d'argent et ils n'auraient pas leurs sucreries encombrées de sucres et de sirops qui s'y perdent » (lettre du 1^{er} juillet 1716)³⁰.

A cette date, et sans doute sous l'influence des Administrateurs de l'île, le Conseil supérieur de Saint-Domingue demande la permission de vendre aux Anglais et Hollandais les sous-produits des sucreries. Mais il ne semble pas que le gouvernement se soit laissé fléchir. Les règles trop

30. C 735.

étroites donnaient prise au mécontentement des insulaires et parfois à l'exaspération, d'autant que le remède leur paraissait tout proche et aux portes, pour ainsi dire, de la colonie.

La conséquence la plus grave du protectionnisme, et qui découle encore de l'insuffisance de l'armement français, fut pour les habitants le défaut de ravitaillement et même la disette qui, de temps à autre, menaça nos îles d'Amérique.

Sur le défaut de l'armement français, on ne peut, semble-t-il, trouver une opinion plus autorisée et des paroles plus formelles que celles du ministre, le comte de Maurepas, lorsqu'il s'adresse aux commerçants de Nantes qui se plaignent de la concurrence étrangère ou qu'il écrit au sieur Renault, commissaire de la Marine au port de la Loire : « Depuis trois ou quatre ans, on n'a pas envoyé aux îles ce qui était nécessaire et indispensable à la consommation, c'est ce qui occasionne une grande partie du commerce des Anglais qui apportent des nègres, des farines, du bœuf salé (ce dernier article est trop souvent de mauvaise qualité quand il vient sur bateaux français). Quant à l'importation autorisée des chevaux, mulets, moutons, volailles et bois de construction, elle ne peut causer aucun préjudice aux Français qui n'en fournissent pas. Faites connaître le contenu de cette dépêche aux négociants de notre ville, afin qu'ils ne diffèrent plus le départ de leurs vaisseaux » (9 juillet 1726). Et quelques mois plus tard : « Les habitants des îles ont un besoin impérieux de bœuf salé pour leur nourriture et celles des nègres; les navires français ne suffisent qu'à la moitié des besoins. La Martinique était réduite en 1726 à une extrême disette; il lui faudrait 6.000 barils de bœuf par mois et, du 15 juillet au 4 décembre de cette même année, les Français n'en ont apporté que 2.515. La viande fraîche est d'une très grande rareté également ». Si l'on n'intensifie pas les envois de France,

conclut le ministre, il sera nécessaire de donner des licences au commerce étranger (11 mars 1727). Même appel en novembre : « Il n'a été expédié en octobre aucun vaisseau de Nantes à la Martinique, et deux vaisseaux seulement en août et septembre. L'île souffre d'une grande disette de comestibles » (11 novembre 1727)³¹.

C'est dans ces conditions cependant, pour donner satisfaction au commerce du royaume, que le roi prononça de nouvelles rigueurs contre les étrangers (Edit d'octobre 1727)³².

Les effets en France de cette intervention ne se firent pas sentir les années qui suivirent. En 1728, les Administrateurs de la Martinique furent dans l'obligation d'autoriser la vente de cargaisons étrangères et le gouverneur de la Guadeloupe voulait user des mêmes moyens. Maurepas s'adressait de nouveau au commissaire de la Marine à Nantes — comme il le fit d'ailleurs à ses agents des autres ports — pour lui exprimer ses inquiétudes : « Suivant les lettres que je reçois, la nécessité devient, de jour en jour, plus grande aux îles. Je vous prie de me mander l'état des vaisseaux qui partiront chaque mois de Nantes » (26 juillet 1729)³³.

Les représentants du gouvernement royal, pénétrés de leur responsabilité, ne pouvaient rester insensibles au manque de vivres. Les insulaires ne se sentant pas défendus contre la disette pouvaient se porter aux pires excès. Ils avaient déjà, dans d'autres occasions, rendu le pouvoir royal responsable de leurs difficultés d'existence. De leur côté, les commerçants de la métropole ne voulaient point s'en rendre compte et ne voyaient dans les îles que des établissements créés en vue de leurs intérêts propres. Tout devait donc être subordonné à ceux-ci.

31. C 735.

32. C 735.

33. C 737.

Avec l'institution des Conseils Supérieurs qui groupaient les principaux notables et concouraient à tous les actes importants, en partie à l'administration financière, Saint-Domingue et la Martinique avaient acquis un principe d'indépendance. La colonie marchait derrière le Conseil Supérieur pour défendre ses intérêts et empêcher la métropole d'écraser les Iles. Le pouvoir central était tenu ainsi à des ménagements s'il voulait éviter des conflits graves.

Le gouverneur représente le roi, exécute ses ordres, commande les troupes. L'intendant a en mains tout ce qui concerne la justice et la police, et les finances dans la mesure du contrôle. Il importe d'observer que gouverneur et intendant peuvent prendre des ordonnances qui ont force de loi. Par l'autorité dont ils sont pourvus et le personnel de leurs services, agents de plume et d'épée, résidant longuement, ils ont une influence considérable sur la vie économique³⁴.

La situation des deux représentants du pouvoir royal eut été intenable s'ils avaient voulu administrer à l'encontre des sentiments des habitants. Ils subissaient forcément l'influence du milieu, éloigné de la métropole, où ils vivaient. D'ailleurs nécessairement on jugeait d'une façon différente aux Iles et à Versailles où s'exerçait directement l'action des ports de commerce.

Gouverneurs et intendants des Iles furent souvent obligés de limiter les interventions du pouvoir central et de se ranger à l'avis des Conseils Supérieurs. Ce fut l'objet de fréquents griefs contre eux; le commerce ne leur pardonnait pas leur complaisance pour les habitants et les étrangers. L'affaire de Feuquières eut un particulier retentissement.

Au début de 1727, M. de Feuquières, gouverneur général — plus simplement « Général » — des Iles du Vent, se

34. G. Hanotaux.

faisait remarquer par la liberté très grande — peut-être exagérée — qu'il laissait au commerce avec les Anglais. Un officier du roi, M. de Jonquières, capture, tant à Sainte-Lucie qu'à la Martinique, dix-huit de leurs navires. Seize, chargés de bœuf, farine, morue, sucre, cacao, coton, sont jugés de bonne prise par l'Amirauté, tandis que les deux autres sont relâchés parce qu'ils portent des bestiaux. Les habitants réclamèrent, immédiatement et avec hauteur, mainlevée de ces prises, soutenant que, durant les cinq dernières années, les Français n'avaient pas fourni la moitié de leur consommation de bœuf. Des assemblées secrètes s'organisèrent et il ne manquait qu'une tête pour soulever tous les esprits. L'intendant lui-même contesta la commission de M. de Jonquières. De son côté, le Conseil Supérieur décida, qu'après la vente partielle des cargaisons, la liberté serait rendue aux bâtiments anglais. Jonquières s'insurgea contre une semblable décision et déclara que tout bâtiment de prise qui tenterait de sortir serait coulé. Entre temps, il délégua un de ses officiers, M. de Noailles, à Versailles (Lettre à M. Groux, banquier à Paris, 8 juillet 1727).

M. de la Neuville, directeur du Domaine d'Occident, écrivait de la Martinique aux Fermiers généraux, qu'incontestablement, par suite des permissions accordées par Feuquières, l'île se trouvait pourvue par les Anglais qui, en échange de leurs livraisons, enlevaient les denrées du cru.

Nous ne connaissons pas le détail des faits qui s'ensuivirent. Mais, comme conclusion, les Administrateurs et le Conseil eurent gain de cause, les seize prises anglaises furent relâchées. On peut, sans crainte de se tromper, penser qu'elles ne tardèrent pas à revenir voir leurs protecteurs³⁵.

Durant les guerres surtout, les gouverneurs durent laisser fléchir la rigueur des lois prohibitives. Que le pou-

35. C 737.

voir central le permit ou non, dans ces occasions les côtes s'ouvrirent largement au trafic des étrangers; maintes fois l'entretien des insulaires et l'écoulement de leurs produits ne purent être assurés qu'à la faveur de celui-ci.

Les faits attestent que, lors même de sa prospérité, l'armement français resta en dessous des besoins des Iles et, d'ailleurs, les prix plus avantageux des marchandises provenant de bases voisines, surtout de la Nouvelle-Angleterre, eût suffi à maintenir la concurrence.

Cette rivalité, sans empêcher l'essor du commerce français, contraria très réellement les échanges de nos nationaux. Elle fut, durant tout le xviii^e siècle, la pensée obsédante, le cauchemar, des négociants maritimes du royaume. Leurs doléances, leurs enquêtes, leurs protestations, composent des liasses aux archives des ports en relation avec l'Amérique. Nantes se distingua par l'énergie de sa défense et les réclamations incessantes devant le pouvoir royal. Ces documents sont, il va sans dire, des plaidoyers pour la cause du commerce français d'où sont exclus généralement les autres considérations.

Sans contester les difficultés qu'eurent à surmonter nos nationaux, il faut cependant tenir compte des résultats obtenus et constater la part considérable du trafic qui resta à la métropole.

Versailles cherche à maintenir équitablement la balance, use de diplomatie pour concilier les intérêts des parties. Les ministres avec habileté misent sur les deux tableaux, assurent des sollicitudes royales nos négociants qui procurent tant de richesses à la France. Ils renforcent les dispositions prohibitives, ordonnent à tous les vaisseaux marchands de courir sus aux pirates contrebandiers, lanceront plus tard contre ceux-ci des croisières. Anglais et Hollandais sont de fins limiers; leurs navires qui ne sont que des barques de fort tonnage, passent aisément à travers les mailles du filet, tant est qu'un engin de surveil-

lance a été tendu. De compromission avec les contrebandiers, les insulaires s'offrent au besoin à faire le guet durant le déchargement des cargaisons.

A un observateur vigilant, il est surprenant de voir si peu de captures par les autorités de l'Ile et les frégates du roi. Le trait de Jonquières reste sensationnel. On cite encore le chevalier de Lorgeril qui, à bord du *Léopard*, croise en 1752 sur les Iles. Il fait trois prises et, dans la rade de Sainte-Marie de la Guadeloupe, parvient, après trois quarts d'heure d'abordage, à s'emparer d'un célèbre contrebandier qui faisait la loi dans le quartier où il fut surpris.

Le roi était fondé à éviter des mécontentements trop grands aux colonies. Des projets d'autonomie ne s'étaient-ils pas déjà manifestés? Sur la question de la limitation des sucreries, la population de la Martinique avait manifesté, en 1717, une telle opposition au gouverneur et à l'intendant que ces deux représentants du roi avaient dû quitter l'île. Cinq ans plus tard, Saint-Domingue trouva le motif d'une émeute dans une décision du pouvoir royal.

Il ne s'agissait pas de fermer la porte indistinctement à tous les étrangers. Au début de la colonisation, nos alliés, les Espagnols, nous rendirent des services appréciables. Sans parler de Saint-Domingue où ils étaient nos voisins immédiats dans l'île, ils occupaient la Marguerite, la Trinité, Portorico, peu éloignés de la Martinique. L'or et l'argent, si rares dans les colonies françaises, le cuivre, principalement les bestiaux, nous venaient de chez eux. Mais nous eûmes bientôt à regretter leur voisinage.

Des rivalités à l'intérieur de la Martinique en 1730, voici un témoignage intéressant, apporté par une personne indépendante, l'enseigne de Rossel, commandant la flûte du roi, la *Gironde*. Dans son Mémoire à Maurepas, il constate, et ceci est à retenir, que le commerce des ports du royaume est « sur un bon pied ». Les denrées se vendent très avan-

tagement (la barrique de bœuf jusqu'à 50 l., de farine 60 l., de vin 150 l.) et les nègres de choix ne valent pas moins de 1.000 l. L'année du passage de l'officier dans l'île, il a été amené 5.000 noirs. « Mais il n'y a pas assez de bâtiments de France ». Au départ de Rossel, les comestibles étaient devenus si rares qu'on ne trouvait à y acheter ni bœuf, ni farine, ni vin; bestiaux, chevaux et mulets allaient manquer aux sucreries.

Le gros des échanges s'effectue à Fort Saint-Pierre où les magasins sont toujours remplis. Saint-Pierre est l'entrepôt officiel des marchandises, non seulement de la Martinique, mais de la Guadeloupe, Marie-Galante et la Grenade. De ces dernières, la Guadeloupe seule est abordée par quelques navires français³⁶.

A l'origine de la colonie, rend compte Rossel, les habitants indistinctement bénéficiaient des prix du commerce direct; maintenant les capitaines, arrivant de France, vendent en gros à des « commissionnaires » ou intermédiaires qui font des fortunes promptes et considérables. A la même époque, Valleton, un armateur nantais, apporte sur ce sujet des renseignements complémentaires (1730). Depuis une quinzaine d'années, observe-t-il, une méthode nuisible au véritable commerce s'est intronisée dans les Iles, particulièrement à la Martinique. Des personnes qui n'avaient pas réussi dans leurs affaires en France, se sont établies négociants à l'Amérique. Elles viennent des grandes villes, comme Paris ou Lyon et de diverses provinces: la Bourgogne, le Languedoc, la Guyenne, la Touraine, l'Anjou, la Bretagne ou la Normandie. Après s'être exercés à divers trafics, y compris celui de l'étranger, ces nouveaux venus

³⁶ Fort Royal n'offre guère de mouvement en dehors de la saison de caféage, les navires y trouvent une rade bien abritée. Son « quartier » est cependant très riche et garni de sucreries, mais les magasins de vente sont à Saint-Pierre qui concentre tout le trafic de l'île. Les quartiers du Cul de Sac et de Capesterre sont assez florissants. Depuis la dernière guerre, le port de la Trinité où abordaient autrefois des bâtiments, est presque abandonné (Rapport de Rossel) C 737

ont su gagner la confiance des habitants, surtout de ceux qui achètent à crédit. Les habitants riches négocient encore directement avec les capitaines, au comptant ou à court terme. Mais la plus grande partie des colons n'achètent qu'à compte courant, à mesure de leurs besoins, et s'acquittent au moyen de leurs récoltes.

A la sortie, comme à l'entrée des marchandises de son magasin, l'intermédiaire prélève 5 %. Les plus actifs de ces marchands, dénués de préjugés, sont des Irlandais qui font d'excellents courtiers pour les Anglais.

Les intermédiaires ont parfois de petits bâtiments. En faisant semblant de commercer le long des côtes, ils passent à Saint-Alousie (Sainte-Lucie) où ils troquent diverses denrées avec les Anglais, car cette île reste le centre du trafic interlope anglais. En certaines saisons, on constate à Sainte-Lucie une vingtaine de navires chargés, prêts, au premier signal, à appareiller pour telle ou telle île française. Quand nos vaisseaux s'en approchent, ils sont reçus à boulets rouges.

Le commandant de la *Gironde* — dont nous résumons ici l'opinion — fait l'éloge de la vigilance de MM. de Champagne et d'Orgeville — gouverneur et intendant — qui sont parvenus à éloigner les bâtiments anglais des eaux de la Martinique: « on n'en rencontre plus, ni dans les rades, ni sur la côte ». C'est peut-être, dirons-nous, la cause immédiate de l'excessive rareté des comestibles notée précédemment.

La fraude n'en est pas supprimée pour autant; elle est pratiquée par les « marchands domiciliés » ou commissionnaires, et même les capitaines venus de France, « bien qu'ils soient ceux qui crient le plus fort contre le commerce illicite ». Avec des barques d'emprunt, des capitaines vont à Sainte-Lucie échanger sucres et coton, contre des nègres et autres marchandises. « Le désordre va au delà de ce que Monseigneur (Maurepas) peut croire et il

faudrait d'autres dispositions que celles employées jusqu'ici, pour faire cesser cet état de choses ». La contrebande entreprise ainsi s'était, dans une mesure relative, substituée à l'action directe des Anglais chez nous. L'officier français préconisait de mettre une bonne frégate aux ordres du gouverneur et de chasser les Anglais de Sainte-Lucie.

En ce temps, les Espagnols sont devenus un fléau pour les Français. Leurs îles sont infestées de corsaires, venant même de Carthagène en Colombie. Ils se sont transformés en forbans, vivant de prises sur leurs voisins anglais et français, ne respectant ni pavillon, ni commission. La cargaison de 50.000 écus et l'équipage du sieur Formillier viennent d'être ainsi capturés. Les gouverneurs espagnols laissent s'exercer la piraterie. A Saint-Domingue, ces voisins attirèrent chez eux nos noirs. Il faut maintenant s'approvisionner de bestiaux et de mulets à Curacao³⁷.

C'est en 1715 que tous les cacaoyers périrent à Saint-Domingue et en 1727 à la Martinique. Quantités d'habitants de cette dernière île, où les plantations étaient très nombreuses, furent ruinés et les négociants de Nantes, leurs débiteurs, perdirent des sommes considérables. Le marquis de Champigny, plein de sollicitude pour les malheureux deshérités de la Martinique qui voulaient émigrer sur des terres plus clémentes, parvint à les retenir en les portant à cultiver du café qui heureusement réussit au delà de toute espérance. Il valait en qualité, disait-on, celui, si réputé, de Moka.

En 1730, il y avait quatre millions de pieds de café à la Martinique. La Guadeloupe en planta également. Cependant, pendant plusieurs années, l'entrée du royaume resta fermée à cette riche production. Les colons en souffraient moins que le commerce français, car les Anglais et les Hollandais se chargeaient de l'écouler. Enfin, le 17 juillet 1732,

37. C 735.

les commerçants de Nantes apprirent de Maurepas que Sa Majesté avait accordé l'entrepôt du café des Îles à plusieurs ports de France. Cette même année, la récolte de la Martinique seule était estimée à 20.000 quintaux³⁸.

On a remarqué l'importance qu'occupe, dans notre récit, la Martinique, siège de l'administration et du commerce des Îles du Vent. Il arrivera que cette étoile antillaise qui a brillé jusqu'ici d'un vif éclat dans les relations de nos ports, va progressivement perdre de son ascendant pour la navigation marchande. Elle va baisser à l'horizon, tandis que Saint-Domingue va monter en pleine lumière, briller à son tour dans l'archipel des îles fortunées et exercer une attraction intense, indescriptible parmi nos nationaux et les commerçants étrangers.

En 1722, Nantes expédie en droiture 10 navires à la Guadeloupe, 19 à Saint-Domingue et 40 à la Martinique. En 1736, sur 96 navires faisant leur retour d'Amérique dans le port de la Loire, les deux tiers viennent de Saint-Domingue.

De 1740 à 1743, la moyenne annuelle des armements nantais pour l'Amérique, est de 79 navires, dont la destination se répartit comme il suit : 2 pour la Guadeloupe, 17 pour la Martinique, et 60 pour Saint-Domingue.

Dans le riche collier des îles qui s'étalent au soleil des tropiques entre les deux continents américains, Saint-Domingue sera désormais la perle la plus belle et la plus ambitionnée.

L'Entente Cordiale avec l'Angleterre et l'amitié avec l'Espagne, idées maîtresses du cardinal Fleury, favorisaient l'extension du commerce sur mer. Aussi, en dépit des plaintes constantes du commerce français — dont on peut parfois contester la valeur lorsqu'on voit, la même

38. C 615 et 735.

année (1730), Valleton prétend que les Anglais détiennent aux Iles la moitié du trafic, et l'enseigne Rossel soutenir que les bâtiments anglais sont maintenant complètement écartés des côtes françaises—l'armement pour l'Amérique, de Nantes et des autres ports du royaume, s'accrut progressivement durant la période de paix qui suivit la guerre de Succession d'Autriche.

Avec l'augmentation des transports, la consommation des denrées coloniales ne cessa de croître également. La Martinique, la Guadeloupe, Saint-Domingue, par suite de l'augmentation de la demande, bénéficièrent d'une prospérité qui marqua le principal essor de ces îles.

Avec l'état des navires armés à Nantes et les statistiques des marchandises débarquées dans le même port, nous constatons ce mouvement. L'armement de 1713 — l'année du traité d'Utrecht — porte sur 61 navires destinés aux Iles (pour la Martinique 34, Saint-Domingue 18, la Guadeloupe 6, Cayenne 3) et 15 pour les côtes d'Afrique. L'armement de 1741 porte sur 85 bâtiments (pour Saint-Domingue 64, la Martinique 19, la Guadeloupe 1, Cayenne 1) et 26 négriers. A cette dernière date, on pourrait ajouter deux navires ayant appareillé pour la Louisiane, mais qui certainement ne passèrent pas à proximité des Iles sans y faire relâche³⁹.

A partir de cette époque, la règle qui impose les retours au port d'armement, subit des exceptions; de sorte que Nantes compte souvent aux arrivées quelques unités d'autres ports français : Dunkerque, Rouen, Le Havre, Saint-Malo, La Rochelle ou Bordeaux. D'autre part, des commerçants créoles eurent des bâtiments qui firent des expéditions à Nantes. Ces raisons expliquent le chiffre des arri-

39. Cf. Les sorties et les retours de marchandises du port de Nantes pour le commerce d'Amérique s'équilibrent en 1730 à environ sept millions. En 1743, les retours sont estimés à près de onze millions et demi. La flotte française desservant les Iles est, en 1740, de l'ordre de grandeur de 450 navires, de 200 tonneaux en moyenne.

vées dans le port de la Loire, parfois supérieur à celui des départs.

La veille du jour où l'Angleterre transforme en conflit armé la défiance et l'inquiétude qu'elle ressentait de l'activité déployée sur mer et aux colonies par Maurepas, Nantes comptait surtout des commerçants maritimes modestes, n'ayant encore pu réunir les éléments financiers d'un gros armement. Presque tous ne possèdent qu'un, deux ou trois navires, d'une moyenne de 160 tonneaux (un seul navire de 300 et deux au-dessus de ce tonnage). Augustin de Luynes émerge du groupe avec une flotte de treize bâtiments qui trafiquent à Saint-Domingue; deux de ceux-ci faisant le circuit par la Guinée. On peut, après lui, placer la veuve Montaudouin, Beauvais-Razeau frères (5 navires), Thoret et Charles Trochon (4), Berthrand de Cœuvres, Antoine Wailch, les frères Etienne et Laurent O'Riordan, Gabriel Michel, René Budan, Pierre Cadou, Patrice Archer, Guillet de la Brosse, Fontenay-Prud'homme, Gilles Boucaud (3). Puis il convient de citer : Joseph Théard, Luc Schiell, Nicolas Valleton, de Launay-Montaudouin, de la Villetteux-Perrée, la veuve Millet, les frères Hay, Darrèche, Mesnard, Nicolas Berthrand, Berquier et Lallemand, Luker, Marc de la Brouillère, Guillaume Bouteiller, Le Ray de la Clartais, Jean White dit Le Blanc, les frères Roche, Nicolas Charet, les frères Struykmann, François Brown, Durouille (2).

Aux noms d'origine étrangère, on peut ajouter Deurbrouck, Comnik et Cropp, Ochs et Schweigbaurer, Gallwey et Ellis, Toby Clark⁴⁰.

Comme propriétaires d'un seul bâtiment citons : Jean Drouin, Berthrand de la Clauserie, Jacques Maillard, Valery, Bourgerel associé à Leprévost, Mynier, Guyard, Eustace, Michel Delaire, Jean et Pierre Charron, Giraudeau,

40. Si l'on s'étend au cabotage de Nantes avec l'Irlande, l'Espagne, la Mer du Nord et la Baltique, on rencontre comme étrangers les Creagh, les Vanvoorn, les Lynch, les Wort, les Stritch et Clanchy, les O'Brien.

Berrouette, Louis et Guillaume Grou, Violette Bellot, Pierre Drouet, la veuve Drouet, Troishenris, Charles Chardot, Le Jeune fils, Sarrebourg-Hauteville, Barre, Rabiteau, Bellanger, Guillaume Deseigne, Mosneron, Blandin du Tertre, François Delaville, le chevalier de Rhuays, Guillaume Thomas, Ozenne, Gauvain, Le Masne frères, Jean Châtellier, Praud de la Girardière, Simon Jarry, Robert, Fouquet, Rappet, Noyan, de Kervegan, Antoine Roy.

A l'armement, les départs pour la côte d'Afrique sont d'un quart en 1741, d'un cinquième en 1742, 1743... Les armateurs ne se font pas une spécialité du commerce de « bois d'ébène »; mais, la traite noire et la navigation sur cette côte exigeant de l'équipage des qualités et une expérience particulières, les commerçants qui sont parvenus à composer un personnel d'officiers et de matelots adaptés l'emploi de préférence à ce trafic.

Les bons capitaines négriers sont très rares, le succès de l'expédition dépend de leur habileté à composer la cargaison d'échange suivant les goûts des chefs indigènes, et de la diplomatie qu'il faut déployer dans les relations avec les vendeurs d'esclaves. Quant aux matelots, pour résister, au climat, à la violence des ouragans, à la durée des traversées, à la nourriture, aux révoltes des noirs, ils doivent être pourvus d'énergie autant que de santé. Quand les fièvres ou le scorbut sévissent, le personnel du bord est décimé. Le *Mentor*, à François Vallery, rentrant à Nantes le 10 juillet 1740, ne ramène que 6 des 39 hommes inscrits au rôle de départ : 21 étaient décédés et 12 avaient été congédiés sous divers prétextes. A quelques jours près, ce navire est suivi à Paimbœuf de la *Junon* qui, de maladies, a perdu 8 hommes y compris le capitaine. Le négrier qui s'amarte ensuite, le *Duc de Villeroy*, compte 17 morts.

Au risque des épidémies s'ajoute le péril de bateaux plus ou moins usés et dépréciés. Les armateurs ne risquaient

pas en Afrique leurs bâtiments les meilleurs, bien au contraire. Certains ne purent aller plus loin que l'Afrique, beaucoup d'autres furent condamnés par décision de l'Amirauté aux Iles. Aussi, dut-on être bien surpris à Nantes de voir Antoine Wailsh armer pour la traite le plus grand navire de commerce de ce temps, le *Fort*, de 400 t., navire qui, d'ailleurs, devait être malouin, car on ne le revit plus dans la Loire. A titre de compensation sans doute, l'année suivante, Wailsh équipait pour l'Afrique une goëlette de 30 t. Elle fut condamnée aussitôt qu'elle eut atteint avec peine la côte d'Angole⁴¹.

Dès qu'ils avaient les épargnes suffisantes pour faire l'acquisition d'un bateau, les commerçants moyens de la cité nantaise et les capitaines marchands tentaient le gros profit de la traite ou les bénéfices plus modestes des échanges à Saint-Domingue ou la Martinique. C'est une figure emphatique d'élever ces débutants au rang ambitionné d'armateur. Beaucoup cependant parvinrent à s'élever honorablement à ce rang.

Pierre de Vaissière qui a étudié la société et la vie créoles sous l'ancien régime, apprend qu'à l'époque où nous sommes arrivés de la colonisation des îles d'Amérique des fortunes étonnantes commencèrent à s'édifier. Dès le début du siècle, la propriété foncière avait augmenté dans des proportions énormes et en très peu de temps.

S'il faut ajouter foi à un Mémoire de 1718 sur le quartier du Cap à Saint-Domingue, pensons que la paix et le développement des affaires ont alors entraîné une telle hausse des denrées qu'il existe « autant de fortunes dans le pays qu'il y a d'habitants ». Appréciation qui ne peut s'expliquer que par les effets du commerce étranger aux Iles, car, on s'en souvient, précisément dans le même temps, les armateurs français se disent ruinés par la concurrence des Anglais et des Hollandais.

41. C⁴.

Les gouverneurs — et on est obligé de tenir compte de leur opinion — « ne tarissent pas sur la richesse et l'opulence des colons ». Ils nous dépeignent, en 1730, la large existence que mènent sur leurs habitations les propriétaires. « Rien n'est trop cher pour eux, la vie y est facile, la table luxueuse, les femmes excitent l'envie et la cupidité des nouveaux arrivants. »

Il ne fallait pas trop s'appesantir sur l'origine de toutes les fortunes; les unes assurément étaient dues au travail acharné des premiers colons; mais, d'autres provenaient d'une absence de scrupule et de gêne envers autrui. Sur ce dernier point, nous renvoyons aux exemples donnés par Vaissière qui conclut que la contrebande est la moindre des peccadilles, que se permettent d'ailleurs les plus notables colons. La contrebande apportait un peu de cet argent, si rare qu'on pouvait dire que c'était la seule chose qui manquât aux habitants. « La plupart de ces derniers, écrit M. de Sorel, sont toujours sans argent, quoiqu'ils fassent des revenus considérables » (1720); conséquence de l'interdiction de sortie du métal monétaire, achats et ventes ne devant s'opérer que par échange de marchandises⁴².

La prospérité de nos colonies d'Amérique eut un effet inattendu. Les représentants de la noblesse française qui — malgré les tentatives réitérées de Colbert et du pouvoir royal — avaient jusqu'ici refusé de prendre état dans le commerce ou seulement de s'y associer, ne répugnèrent pas à venir aux Iles, à Saint-Domingue surtout, tenter eux-mêmes la fortune qui s'offrait là-bas si facilement.

Sur la liste des passagers, il est difficile de distinguer les gentilshommes des bourgeois aisés qui, s'affublaient alors, comme de nos jours, d'une particule, s'imaginant acquérir à si bon compte un rang supérieur, ou tout au moins de la distinction. Le mouvement d'attraction vers l'aristocratie s'est produit surtout dans la seconde moitié

42. C 735.

du siècle. Quoi qu'il en soit, Vaissière estime que la noblesse émigrée de France, d'abord noyée dans le flot si mêlé des arrivants d'Europe, réussit à se faire une place à part aux Iles et à inculquer à la société coloniale, sans consistance et sans passé, les traditions terriennes qui lui étaient propres ainsi que des sentiments d'ordre et de discipline.

Une colonie au début de sa prospérité, comme Saint-Domingue, attire des émigrants de tout acabit. A côté des fils d'armateurs ou des mandataires du commerce français qui partent pour assurer la liaison du trafic, à côté des représentants de l'aristocratie et de la classe bourgeoise qui vont mettre en valeur le sol, on assiste au départ d'hommes de métier, d'artisans, de petits négociants, de militaires, de religieux. Toutes les familles de Nantes sont représentées, dans les Iles, par des parents proches ou des alliés. La ville déjà transformée par les richesses venues de l'Amérique, vit, tant de l'activité économique née de la consommation et de la distribution des productions coloniales, que de l'armement des navires long-courriers, et de la formation des cargaisons servant aux échanges.

II

LUTTE AVEC L'ANGLETERRE

La rupture de 1744 avec l'Angleterre ouvre une ère d'hostilité déclarée et de paix armée qui fait passer le commerce maritime par de cruelles épreuves. — Les guerres semblent anéantir l'armement qui, cependant, renaît chaque fois, attestant ainsi sa vitalité et sa hardiesse. — Convois escortés. Ripostes des Corsaires. — Après la paix d'Aix-La-Chapelle (1748), Saint-Domingue, en plein rendement, satisfait aux demandes de la métropole et de la concurrence étrangère. — Nantes augmente son tonnage et le trafic négrier. Les denrées des Iles, parvenues au port, en 1752, sont évaluées à plus de seize millions de livres tournois.

La guerre de Succession d'Autriche eut pour prétexte le règlement de l'héritage de l'empereur Charles VI (1740); mais elle fut par son objet une guerre coloniale.

L'Angleterre souhaitait un conflit général qu'elle pût mettre à profit pour s'emparer des possessions espagnoles de l'Amérique. On le vit bien lorsque, aussitôt l'ouverture des hostilités, l'amiral Norris tenta un coup de main sur Santiago de Cuba. L'Espagne cependant avait une alliée prompt à la riposte. Le marquis d'Antin, apparaissant avec une escadre de dix-huit vaisseaux, sur les côtes de Saint-Domingue, le lui montra.

Sur mer, le Portugal, la Hollande et l'Espagne n'étaient plus redoutables. La France seule pouvait disputer aux Anglais leur maîtrise des Océans. Cependant, elle n'était encore qu'à la renaissance de sa marine de guerre. Maurepas n'avait pas à mettre en ligne la moitié des bâtiments de haut bord de l'Amirauté anglaise. Celle-ci devait en profiter et ne pas attendre que Louis XV ait augmenté ses forces. Avec de l'audace, le gouvernement de Georges II

était en droit d'escompter la conquête des plus belles colonies françaises d'Amérique, en même temps que celles de l'Espagne.

La rupture qui s'annonçait entre les deux nations n'éclate officiellement que le 15 mars 1744. Immédiatement la liberté de navigation cesse pour la France.

« Tandis que la marine anglaise entretient aux Antilles 30 à 35 vaisseaux, nous ne pouvons y faire paraître que des divisions de 5 à 6 bâtiments qui courent d'une île à l'autre comme en se cachant. Alors, les navires de commerce se réunissent sur les rades de Rochefort; de là, on les achemine, sous la protection des forces disponibles, hors des eaux où rayonne la grande flotte ennemie, puis, sous l'escorte d'une division assez forte pour en imposer aux croiseurs isolés, ils poursuivent jusqu'aux Antilles. Le retour s'effectue dans des conditions analogues. Durant les opérations commerciales, les bâtiments de guerre circulent sur les côtes, les moments critiques étant toujours ceux du départ et de l'arrivée⁴³ ».

Le point de rassemblement, en France, des navires marchands est généralement l'île d'Aix. A mesure que leur armement est achevé, les navires des ports de la Manche et de l'Atlantique se rassemblent là, en sûreté sous Oléron. L'attente d'une concentration suffisante et des forces navales qui doivent constituer l'escorte se prolonge pendant de longues semaines, parfois des mois. Enfin, un chef d'escadre ordonne l'appareillage. C'est un des moments qui exige le plus de surveillance et de sévérité pour éviter les trainards; au besoin, le commandant du convoi ordonne de couper les câbles et fait donner de la remorque.

A la sortie du Pertuis, la flotte, grosse de 50 à 300 bâtiments de commerce, devait former une masse imposante, mais combien disparate et difficile à rallier, vu la différence des gréements et l'inexpérience des capitaines à la ma-

43. G. Hanotaux.

nœuvre ! Il fallait obliger ceux-ci à faire de la voile et à se tenir « en ligne ou sur plusieurs colonnes ». La marche était forcément lente et quand il était nécessaire de gagner l'ennemi de vitesse pour chercher à lui échapper, la flotte s'égaillait et couvrait la mer de son vol dispersé. Au retour, les capitaines, victimes du manque de célérité de leur navire, se plaignaient d'avoir été lâchés par l'escorte qui leur devait protection.

Les pertes des unités du convoi étaient surtout à craindre la nuit ; d'autant que l'ennemi mettait souvent à profit les ténèbres pour s'infiltrer dans les lignes du convoi et en détacher une ou plusieurs proies. L'aube réservait parfois des surprises pénibles. Le 11 janvier 1779, M. de Filly, commandant pour le roi la *Concorde*, avait appareillé du Cap avec 53 voiles, dont une vingtaine regagnaient la Nouvelle Angleterre. Au cours de la traversée, après une nuit agitée par des vents assez violents, l'officier eut la douleur, à la pointe du jour, de ne plus trouver à ses côtés que les deux vaisseaux de l'escorte. Les 30 navires, destinés à différents ports de France, avaient disparu.

Au départ, comme à l'arrivée, les rencontres dangereuses s'offraient le long des côtes françaises et ibériques, principalement au doublement du cap Finistère et en vue des Iles d'Amérique. Aussi, l'Amirauté estimait prudent de détacher des corvettes et des corsaires au-devant des convois, pour renforcer l'escorte au large des côtes d'Espagne. Aux Iles, les Anglais gardaient les passes et fonçaient sur l'adversaire isolé ou en groupe, dès qu'il apparaissait à sa portée.

Les bâtiments marchands insuffisamment armés pour tenir tête à un ennemi généralement bien supérieur n'avaient rien à gagner dans l'offensive ; suivant d'ailleurs les instructions de l'armement, ils s'en tenaient à la défensive quand ils étaient rejoints après une course plus ou moins prolongée.

Lorsque, à la vigie, l'Anglais est signalé en force trop importante pour lui résister sans pertes, le commandant de l'escorte donne le signal de sauve-qui-peut et la flotte se disperse, forçant des voiles pour gagner le port le plus proche. Cependant, il est rare dans ce cas qu'aucun bâtiment ne devienne la proie de l'ennemi. Dans cette poursuite, toutes les tentatives d'échapper à l'étreinte des vaisseaux de guerre sont faites : pour alléger le navire, on jette par-dessus bord les canons avec les affûts, les mâts, les vergues de rechange, tout ce qui se trouve sur le pont et peut nuire à la marche ; les marchandises en dernier lieu. Enfin, si les dernières chances sont perdues, le navire marchand « fait côte » ; il est échoué sur le rivage d'une île française ou sur la côte de la Nouvelle Angleterre. Si la faculté lui en est donnée, avant que l'ennemi ait eu le temps d'arrimer sa prise, le capitaine marchand tente de sauver, au moyen de chaloupes et de pirogues, une partie de sa cargaison. Dans le cas contraire, il met le feu à son navire, avant de disparaître à terre avec son équipage.

C'est à l'entrée de la baie de Fort Royal de la Martinique que, le 11 novembre 1745, surgissent 13 Anglais qui tombent à l'improviste sur un convoi, lorsqu'il allait atteindre sa destination. Huit navires nantais de 60 à 280 t. — sur 28 partis de Paimbœuf — sont capturés.

La flotte de 128 bâtiments dont faisaient partie ces navires, partie de Ré et d'Aix* le 8 septembre, avait mis deux mois pour traverser l'Atlantique. Sept vaisseaux du roi l'avaient convoyée jusqu'au cap Finistère. De là, l'escorte avait été réduite à cinq vaisseaux. Sous le 22° de latitude, la flotte et l'escorte s'étaient divisées : 43 bâtiments, sous les ordres de M. Duguay, à destination de la Martinique ; les 85 autres, pour Saint-Domingue, conduits par M. d'Aubigny. De cette expédition, les rapports donnent le nombre de 20 navires pris et 6 coulés par les

Anglais ; beau tableau pour ces intrépides chasseurs de mer ⁴⁴.

Le fait, malheureusement se renouvela, car les convois ont été assez fréquents pour en fournir l'occasion aux Anglais. Parce que, sans doute, il estime la cargaison plus intéressante en Amérique, l'ennemi, avec ses vaisseaux de ligne ou ses nombreux corsaires, opère de préférence sur le retour des expéditions marchandes. Sa tactique consiste à isoler le navire français s'il navigue de concert avec d'autres bâtiments, de le prendre en chasse, pour l'intimider et le traquer jusqu'à ce qu'il se rende, ce qui n'était, à vrai dire, guère malaisé, les équipages marchands refusant souvent, surtout après quelques dommages de l'artillerie adverse, de continuer la lutte. On note fréquemment dans les rapports des capitaines qu'ils durent amener le pavillon parce que l'équipage, pour ne plus se battre, s'était retiré dans l'entrepont. Au danger d'un combat inégal, les hommes d'équipage préféraient l'incarcération, l'espoir d'une évasion ou même la perspective incertaine de la grâce du vainqueur. On voit, en effet, les Anglais — à partir de 1745 — faire preuve de générosité en permettant aux hommes d'équipage de rejoindre une terre française. Presque toujours l'état-major au moins est rendu à la liberté. Au début de la guerre, les hommes d'équipage sont retenus et conduits — en même temps que le navire — à Saint-Christophe, à La Jamaïque ou dans un port de la Nouvelle Angleterre, s'il s'agit de prises faites en Amérique. Les prisons de Liverpool, Plimouth, Falmouth... Jersey, Kinsal, se peuplèrent des hommes saisis dans les eaux européennes.

Le 14 mai 1745 parut une Ordonnance du roi, concernant la formation et la marche des convois. Elle défendait aux capitaines marchands de partir sans escorte, à peine de 500 l. d'amende et leur imposait, au départ de France ou

44. Rapports des Capitaines, B.

des Iles, de se rendre au point de rassemblement, dans le plus bref délai, sauf le cas de force majeure justifiée par un certificat des autorités maritimes. Elle portait, en outre, que les capitaines qui auront quitté « volontairement et sans obligation majeure » leur escorte, seront frappés de 1.000 l. d'amende, un an de prison, et déclarés incapables de commander aucun bâtiment de mer. Au cas où la responsabilité du propriétaire du navire sera engagée dans ce manquement, les peines énoncées seront augmentées de 10.000 l. Les commandants d'escortes étaient tenus d'apporter tous leurs soins à la sûreté de la flotte et de garder les navires sous leur pavillon, « Sa Majesté leur faisant expresse défense de les abandonner sous quelque prétexte que ce soit, à peine de cassation et peine plus grande ». Dans la circonstance d'une séparation imprévue, les officiers devaient faire tout le possible pour rallier les bâtiments du convoi.

Des décisions antérieures précisaient que les vaisseaux du roi accompliront leur mission de convoyeurs « jusque au dedans ou à la vue des ports ».

Dans leur application, les instructions du roi signées de l'amiral de France, le duc de Penthièvre, rencontrèrent de nombreux contrevenants. Et d'abord, les chefs d'escortes eurent toujours beaucoup de mal à soumettre les capitaines marchands à une discipline. Le chevalier de Parabère, pour l'ordre d'un convoi, rappelait l'importance de la formation serrée — permettant aux vaisseaux de guerre de s'opposer à l'insulte des corsaires — et se plaignait que des capitaines semblassent se plaire « à naviguer toujours fort éloignés sous le vent et à perdre le contact », manœuvre en vue « de naviguer plus à l'aise », « de dormir sans faire de quart », et « peut-être de mettre leurs navires dans le risque de pouvoir être pris ». Parabère, après ces fâcheuses insinuations, se voyait obligé d'en arriver à l'intimidation : pour les navires qui, en mer, se tiendront à

trop grande distance et ne rallieront pas aux signaux, « le général enverra prendre les capitaines délinquants et, sans aucune considération, leur fera donner la cale à son bord ; malheur à celui qui se trouvera dans ce cas, car il n'obtiendra pas grâce » (11 septembre 1745). La sanction de la cale fut infligée à un capitaine de Bordeaux, et ce fut un joli bruit de protestations dont se fit l'écho tout le commerce de la côte atlantique⁴⁵.

Du côté marchand de fréquentes plaintes se firent entendre en haut lieu : les convoyeurs manquaient souvent à leur mission, soit pour la protection des convois, soit pour l'escorte jusque dans les rades de déchargement ou de désarmement, les officiers du roi n'avaient point de ménagements suffisants à l'égard des équipages marchands... etc.

Enfin, les assemblées commerciales de nos ports ne se firent pas défaut de donner leur avis sur les différentes méthodes préconisées pour les escortes.

En général, on estimait les flottes nombreuses, trop encombrantes et vulnérables. De petits convois d'une trentaine de bâtiments au plus, escortés de 3 à 5 vaisseaux de guerre, et s'organisant tous les deux ou trois mois, semblaient souhaitables à plusieurs chambres de commerce. Le secret du lieu et de la date d'appareillage était pour ainsi dire impossible avec les gros convois, les retards au rassemblement représentaient des pertes considérables pour l'armement, la lenteur des départs et des manœuvres en mer constituait un danger. On réclamait également que certains vaisseaux convoyeurs restassent à tour de rôle aux Iles pour y protéger les communications⁴⁶.

On conçoit aisément les difficultés de la marche et de la protection d'un convoi de plus de 200 navires, comme celui qui partit de La Rochelle, le 29 avril 1746, escorté

45. C 685, 684.

46. C 665, 684-687. Chambres de Commerce de La Rochelle à Maurepas, 18 janvier 1746 et de la Guyenne, au même, juillet 1747. Assemblée de Nantes à Castries, 29 avril 1782.

seulement de quatre vaisseaux de guerre sous le commandement du chevalier de Conflans. La flotte se décomposait comme suit :

- 63 navires de Bordeaux.
- 63 navires de Nantes (dont 12 pour la Martinique)
- 27 navires de La Rochelle (5 la Martinique et 1 Cayenne).
- 14 navires du Havre (10 la Martinique).
- 8 navires de Saint-Malo.
- 5 navires de Morlaix (2 la Martinique).
- 5 navires de Marseille (3 la Martinique).
- 15 navires d'Olonne (1 la Martinique).
- 2 navires de Brest (2 la Martinique).

Au total : 202 navires, dont la plupart destinés à Saint-Domingue.

L'année suivante (août 1747), quatre vaisseaux encore doivent assurer la protection au départ d'Aix, d'une flotte de 250 navires, montés par près de 12.000 hommes, et « d'une valeur trop considérable pour être évaluée ». Le commerce s'inquiète de cette faible escorte, implore le Ministre de consentir à un renforcement de celle-ci par un détachement de l'escadre de M. de l'Etenduère jusqu'au delà des caps.

Dans la situation de nos forces navales, il eût été impossible au ministre d'assurer la protection de petits convois comme le réclamaient les chambres de commerce.

Les armateurs se plaignaient de grosses pertes de temps et de capital, dans l'attente du rassemblement des navires et de la formation des convois. Les navires étaient porteurs de denrées périssables surtout pour le voyage des Iles et le moindre matelot était payé 45 à 50 l. par mois.

Le commerce de Guyenne qui sollicitait du ministre l'autorisation de laisser partir, sans escorte, les navires de Bordeaux en attente à l'Ile d'Aix, ajoutait : « Les inconvénients (du départ libre) ne l'emportent pas sur le dom-

mage du dépérissement... les armateurs des bâtiments qui ne reviendraient pas rentreront dans la majeure partie de leur capital d'armement par les assurances qui les couvrent » (juillet 1747). Nantes, quelques mois plus tard, disait que ses navires retenus à la Martinique par M. du Bois de la Motte et le marquis de Caylus s'étaient « consommés » dans des dépenses excessives, tant pour l'entretien des navires, que pour la nourriture des équipages. La Rochelle écrivait au ministre pour presser le retour des navires retenus également aux Iles et « dont l'absence empêche les armateurs de tenir leurs engagements ». Une petite satisfaction fut accordée aux plaignants. Ils obtinrent la réduction de moitié de la solde des matelots durant l'attente à Aix, et escomptèrent cette faveur pour l'Amérique.

Ce qui pesait bien davantage encore sur l'armement, c'était le droit d'indult, à raison de 8 % de la valeur des marchandises, auquel se trouvaient soumis par le roi tous les navires bénéficiant d'une escorte de vaisseaux de guerre. Cependant, à partir de juin 1748, l'indult, en considération des pertes subies par le commerce, fut réduit à 4 %⁴⁷.

Le récit des traversées en masse et des rencontres fâcheuses à travers l'Atlantique reste à faire ; nous ne pouvons que rapporter, sur le sort des convois, les nouvelles, peu précises, parvenues aux ports de France. Nous avons rappelé les pertes du convoi de M. Duguay en 1745. On reçut, en janvier 1746, la nouvelle que la plupart des navires partis de la Martinique, avec M. Mac-Nemara, avaient été détruits. Une flotte ayant appareillé du Cap, pour son retour en France, sous l'escorte de M. Dubois de la Motte, aurait été mise en déroute, par une escadre anglaise, en juin 1747... Ce sont des faits encore exceptionnels, semble-t-il, du moins assez rares par rapport au nombre des convois durant cette guerre, commandés tour à tour

47. C 065, 184-7.

par des officiers habiles et prudents : Caylus, Conflans, du Chaffault, Guichen, Mac-Nemara, Dubois de la Motte, Duguay, L'Estanduère, de Foligny... et d'autres. La plupart réussirent à faire passer leur convoi sans encombre et quelquefois même en infligeant des pertes sensibles à l'ennemi.

Toutes les directions sur mer étaient infestées et nos expéditions marchandes devaient s'estimer heureuses de faire une traversée sans mauvaise rencontre.

Il ne faut pas croire cependant que la France ne sut, tant en Europe qu'en Amérique, riposter et répondre aux attaques. Au retour des Iles, les rôles des navires marchands révèlent des prises qui ont laissé entre nos mains des prisonniers anglais. Nous eûmes pour la surveillance des côtes de France de vaillants corsaires avec lesquels nos ennemis durent compter ; leur histoire a été retracée⁴⁸. Saint-Domingue et la Martinique, par ailleurs, étaient devenues les bases d'une nuée d'autres navires armés en course. De 1744 à 1747, la Martinique aurait, à elle seule, armé 142 corsaires, sans doute des barques de forbans plutôt que de vrais navires corsaires et qui servirent, dit-on, à enrichir grand nombre de spéculateurs⁴⁹.

Certains navires de commerce, malgré leur faible armement, surent faire honneur à la marine marchande. Citons en exemple le *Triomphe*, de 160 t. 12 c. 6 p. 26 h., commandé par Hyacinthe Normand, qui courageusement affronta l'Océan en compagnie seulement de la *Perle*, également du port de la Loire (7 avril 1745). Au retour, il avait entrepris la traversée, de concert avec deux navires de Marseille, lorsque, passant au Cap Saint-Domingue, les autorités s'opposent à la continuation du voyage, sous prétexte qu'à chaque instant des corsaires ennemis paraissent devant la rade. Mac-Nemara, commandant le vais-

48. De la Nicollière-Teljeiro.

49. De la Roncière.

seau du roi, l'*Invincible*, prend le *Triomphe* en convoi avec six autres navires de la Rochelle et de Marseille. En doublant le cap Isabella, pointe nord de Saint-Domingue, le convoi rencontre un brigantin et deux corsaires anglais qui lâchent aussitôt des « volées » de leurs batteries. Le brigantin avait 18 pièces, les autres corsaires 16, lorsqu'en outre un quatrième anglais de 24 pièces vint se joindre aux premiers. Tous étaient « garnis de pierriers de l'avant à l'arrière » et « très forts de monde ». Le combat qui avait duré six heures le 25 décembre, se poursuivit de huit heures du matin à huit heures du soir le lendemain. La poudre allait manquer du côté des Français et la nuit s'offrait à masquer une nouvelle relâche au Cap afin de s'approvisionner et de se réparer ; mais les Anglais s'en aperçurent et firent voiles sur les Français en tirant à boulets jusqu'à leur entrée au Cap. Le *Triomphe* pour sa part avait dépensé 400 coups de canon et une quantité considérable de coups de pierriers.

Après une quinzaine de relâche, les cinq navires marchands reprennent la mer, renforcés d'une unité de la Compagnie des Indes, la *Gloire*. Le sieur de la Placelière, capitaine de celle-ci, — à défaut de Mac-Nemara qui avait dû filer et se désintéresser de son convoi, — prit le commandement de la petite flotté. La traversée semblait s'effectuer sans autres dommages, lorsque de très fortes voies d'eau se produisirent sur le *Triomphe* et ralentirent sa marche. Le capitaine Normand eut beau supplier la *Gloire*, puis les autres associés, de ne pas l'abandonner afin de sauver l'équipage si l'état de son navire empirait, personne ne se laissa toucher par ses appels, il resta livré à ses seuls moyens. Durant un mois encore, il essuya les tempêtes les plus dures, sa grande vergue se brisa, l'entrepont, sa chambre même, les soutes à poudres furent défoncés par les coups de mer et inondés. En mettant en action, jour et nuit, les deux pompes, le *Triomphe* arriva en vue de

Penmarch. Au travers de Belle-Isle, le pavillon qu'il mit en berne et les vingt coups de canon qu'il tira afin d'obtenir un pilote, restèrent sans effet.

On imagine, au déchargement de Paimbœuf, l'état de la cargaison venue de la Martinique. La mitraille, autant que le mauvais temps, avait déchiré les emballages et, pour ainsi dire, la totalité des marchandises se trouvaient avariées.

On se rendra compte, par l'exemple que nous venons de donner, des vicissitudes d'une traversée hors des règles et de la discipline d'un convoi commandé par le roi. En temps de guerre, tout bâtiment marchand pouvait requérir protection d'un vaisseau du roi, faisant route dans sa direction, mais beaucoup de vaisseaux, comme l'*Invincible*, ne se souciaient guère de traîner après eux des valeurs encombrantes, véritables appâts des corsaires ennemis.

Parti avec un convoi à destination du Canada sous le commandement du chef d'escadre de la Jonquière, le capitaine de la *Thétis*, de 700 t. 20 c. 94 h., rapporte que, le 14 mai 1747, à vingt lieues du cap Finistère, la flotte eut connaissance que 17 vaisseaux de la marine anglaise courent sur ses traces. La Jonquière aussitôt fait front à l'ennemi et engage le combat en ordonnant aux navires marchands de se sauver. Durant deux heures de retraite la *Thétis* a sur ses talons une frégate de 42 canons. Estimant inutile de résister et « une partie des gens de l'équipage ayant lâché pied », François Masson, commandant du navire, se résigne à amener son pavillon. Le navire conduit à Portsmouth, le capitaine et les officiers furent, de là, mis sur un paquebot qui les débarqua à Saint-Malo.

Sur la route de Guinée, la *Perte*, de 160 t. 18 c. 64 h., venant de quitter un convoi de 72 navires sous les ordres du duc d'Enville (22 juin 1746), se défend plusieurs heures contre une frégate de 26 pièces et 170 hommes. Elle ne se rend qu'après avoir eu trois morts, dont le capitaine, trois

blessés, toutes les manœuvres rompues ou endommagées. L'équipage fut élargi.

Revenant de Terre-Neuve avec une grosse cargaison de morue, la *Mignonette*, 100 t. 4 c. 26 h. — celle-ci de Saint-Malo — rencontre un corsaire anglais de 26 c. et 200 h., qui, par sa présence, enlève au terreneuve toute idée de résistance. Après trois jours de discussion, le navire français est libéré moyennant la promesse d'une rançon de 12.000 l., deux officiers s'offrant en otage (octobre 1746)⁵⁰.

La situation des colonies fut souvent inquiétante. L'attaque d'un des derniers convois fit grand bruit. L'amiral Hawke s'était posté au large du cap Finistère, attendant avec 14 vaisseaux la flotte se rendant aux Antilles, dirigée par le chef d'escadre des Herbiers de l'Estanduère qui n'avait pour sa part que 8 vaisseaux à mettre en bataille. Le choc se produisit le 6 octobre 1747. Admirable fut la défense des nôtres. Une partie des 257 navires réussit à gagner sa destination. « Cependant beaucoup furent pris et la consternation régna aux Iles. » Convois et escortes ne pouvaient présenter une défense suffisante contre des forces très supérieures en nombre et des effectifs entraînés par une expérience traditionnelle de la mer.

Bien qu'elle fût illustrée par Cassard et quelques autres : Crabosse, Tiercelin, ... on ne peut dire que Nantes fut une ville de corsaires. La guerre de course était une entreprise lucrative, tout en étant une lutte contre les ennemis du royaume ; cependant, les « négociants de la Fosse » n'étaient guère préparés par leur formation et leurs intérêts sur mer à ces attaques à main armée. Ceux qui ne reculèrent point devant les risques de l'armement en course, se virent parfois obligés, pour les commandements, de faire appel à des officiers de Bayonne ou de Saint-Malo et, par ce que nous avons constaté à bord des navires de

50. Rapport des Capitaines, B.

commerce, le recrutement des hommes d'équipage devait exiger un choix particulier.

Durant la guerre de Succession d'Espagne, Montaudouin avec le *Duc-de-Bourgogne*, 130 t., 10 c., le *Diligent*, 200 t., 26 c., et le *Duc-de-Bretagne*, 350 t., 38 c., sut faire honneur au port de Nantes ; en dehors de lui, trois ou quatre autres commerçants de la Fosse tentèrent, avec un navire chacun, la chance de cette lutte.

De 1744 à 47, au cours de la guerre d'Autriche, on ne relève aux registres du port que cinq frégates armées pour la course : la *Bellone*, 350 t., 36 c., à Pierre Cadou, commandée tour à tour par Rolland Tiercelin, Nicolas Le Cerf et Claude Lory, joua le principal rôle en prenant part à différents combats jusque sur les côtes d'Ecosse, mais finit par se faire capturer, — le *Mars*, 300 t., 22 c., à Guillaume de Seigne, — la *Valeur*, 120 t. 14, à Simon Jary, — l'*Hermine*, à Leray de la Clartais. Ces navires ont plusieurs prises à leur actif. Avec le *Du Teillay* de 150 t., 18 c., Antoine Walsh transporta l'héritier des Stuarts en Ecosse.

A cette époque, pour surveiller les côtes et l'embouchure de la Loire, les consuls de Nantes armèrent le *Soleil*, de 200 t., 20 c.

La guerre de Sept Ans fut très défavorable aux Nantais qui se livrèrent à la course. L'année de l'ouverture des hostilités (1756), quatre frégates sur cinq armées en guerre furent prises et, les années suivantes, trois navires seulement se risquèrent contre les Anglais et l'un ne revint pas au port. A l'exception du *Maréchal-de-Richelieu*, 400 t. 34 c., à Millet et C^{ie}, c'étaient d'ailleurs de faibles combattants qui ne dépassaient pas 100 tonneaux⁵¹.

En définitive, les conséquences de la guerre de Succession d'Autriche furent déplorables pour le commerce maritime de Nantes qui subit des pertes importantes. En 1744, sur 44 départs pour les Iles, en droiture ou par l'Afrique,

51. C^{ie}.

il ne s'échappa que 24 navires. La Villestreux-Perrée avait envoyé trois navires à l'Île Royale, les Anglais lui en prirent deux. Louisbourg fut occupé peu de temps après par eux. Les navires rescapés du voyage d'Amérique ne rentrèrent pas tous indemnes ; l'*Aventurier*, la *Sainte-Thérèse*, l'*Aimable Renotte*, dans les combats qu'ils soutinrent, eurent des tués — au nombre desquels deux premiers capitaines — et subirent de gros dommages.

Les armateurs nantais firent, en 1745, les frais de 37 navires pour l'Amérique. Ils en perdirent 11, la majorité ayant fait partie du convoi du 8 septembre. L'état des pertes de 1746 fait défaut. Il semble cependant, qu'alors, celles-ci sont en diminution et que l'armement reprend, influencé sans doute par les navires marchands de Saint-Malo, Granville, Le Havre et Rouen, qui, pour éviter des côtes dangereuses, viennent s'armer et se faire désarmer à Nantes. Le mouvement des étrangers au port se continuera jusqu'à la paix.

En 1747, un convoi important quitte Aix le 18 octobre avec une vingtaine de nantais, dont trois sont pris. La *Bagatelle* de la Compagnie des Indes, armée dans le port de la Loire, subit le même sort. Par ailleurs, pour cette même année, il n'y a guère à signaler, comme prise, que l'*Annette* à Guillaume Grou et trois navires frétés par la Compagnie des Indes à des armateurs de Nantes, pour aller ravitailler en marchandises les îles de Bourbon et de France ; la *Thétis* était de ces derniers. A partir du 1^{er} septembre l'étreinte anglaise se relâche, cinq navires de Nantes sont capturés dans les parages des Îles, conduits à La Providence ou à la Nouvelle York, mais relâchés sur une décision de mainlevée.

Trois prises et une mainlevée sont encore à noter au début de 1748 ; mais déjà le commerce pour l'Amérique et l'Afrique s'est ressaisi d'une façon inattendue. Usant de nouvelles constructions et de bâtiments pris sur l'ennemi,

les négociants parviennent à envoyer 56 navires aux Îles et 14 en Afrique. L'année suivante, c'est presque un record, Nantes seule expédie 80 navires à Saint-Domingue et à la Martinique et 44 en Guinée, Angole et Côte d'Or. L'Afrique est desservie surtout par Michel et Grou (9 départs) et par Walsh (7), l'Amérique par de Luynes (6) et la veuve Montaudouin (4), Struyckman frères (3), la veuve Millet et White (3) et un grand nombre de commerçants inférieurs.

« Les pertes que le fléau de la guerre a occasionnées au commerce du royaume sont immenses », note un Mémoire du temps qui chiffre le nombre des prises faites par l'ennemi à 34 vaisseaux de guerre (de 20 à 66 canons), 348 corsaires (de 2 à 36 c.) en Europe et Amérique, 41 navires de la Compagnie des Indes, 487 navires marchands dans l'Atlantique et 140 dans la Méditerranée⁵². Nous ne donnons ces chiffres que sous la responsabilité de l'auteur du Mémoire ; les pertes dans l'Atlantique sont à contrôler.

Le fret monta considérablement, les assurances maritimes montèrent davantage, jusqu'à 60 % ; encore ne trouva-t-on aucune nation alliée, à Cadix, Gènes ou Livourne, pour accepter ce taux exorbitant. Chose inconcevable, on fut alors forcé de recourir à l'Angleterre et nos ennemis eurent peu d'avantages à faire des prises, vu qu'au moyen des assurances, ils obtenaient la moitié de nos effets. Le Parlement anglais fit cette remarque et se disposait, en 1748, à interdire la participation de la France aux assurances d'outre-Manche.

Comme nous venons de le montrer relativement à l'armement, les expéditions françaises pour l'Amérique tombèrent brusquement au début des hostilités. Les Îles se sentirent isolées et craignirent d'être abandonnées à elles-mêmes. Leur trafic n'ayant été dirigé que vers les productions d'exportation, elles eurent l'impression qu'un jour

⁵². Mémoire de 1756, C 700.

prochain le nécessaire à la vie quotidienne, en premier lieu les denrées alimentaires, pourraient manquer. Prévoyant cette conjoncture, les Administrateurs se virent obligés de consentir des permissions aux étrangers pour importer les marchandises dont le besoin était le plus urgent⁵³.

Les Espagnols se trouvaient dans une détresse qui égalait la nôtre. Hollandais et Anglais, nos concurrents du temps de paix, devenus nos dangereux ennemis, pouvaient seuls venir en aide à nos Iles. Connaissant leur situation précaire, sous des prétextes divers, échange de prisonniers, réparations... ils s'infiltrèrent dans les ports avec des marchandises et s'imposèrent par des services et des échanges⁵⁴; assez rapidement, un trafic toléré, puis autorisé — et qui était la négation même de la doctrine légale — s'établit.

A cette occasion, de nouveau, on accuse les dépositaires du pouvoir royal aux Iles d'avoir, par lucre ou spéculation, abusé de leur situation en trafiquant les permissions. Pour se défendre, ils soutinrent qu'ils ne cédèrent qu'aux revendications des habitants et que, d'ailleurs, les colonies n'auraient pu subsister avec les seuls envois de France. Ainsi s'accomplit, par dérogation aux ordonnances du roi, une évolution dont les conséquences devinrent capitales. Une porte ouverte ne se ferme pas aisément lorsque des occupants nombreux en tiennent l'accès.

Au retour de la paix, les négociants français firent construire un grand nombre de navires, rachetèrent dans les ports anglais une partie de ceux qui leur avaient été enlevés et acquérèrent même des navires anglais de 3 à 400 t., de

53. Voici comment se traduisent à Nantes, en marchandises des Iles, les pertes dues à la guerre de Succession d'Autriche : En 1743, il y eut 11.357.750 livres pesant, venant de Saint-Domingue (66 navires), 3.319.000 venant de la Martinique (20 n.), 419.300 de la Guadeloupe (3 n.), tandis qu'en 1746, il n'y eut que 3.543.950 livres en provenance de Saint-Domingue (24 n.) et 1.818.000 en provenance de la Martinique (8 n.), C 704.

54. Les incursions commerciales de nos adversaires avaient un double objectif. L'Amirauté anglaise le montra en débarquant à Saint-Domingue, le 19 mars 1748. Le fort Saint-Louis fut occupé. La cessation des hostilités arriva à point pour arrêter le développement de ce projet de conquête.

sorte qu'en fort peu de temps ils employèrent, dans le commerce d'Amérique, autant de bâtiments qu'ils en avaient en 1743. Ceux de Nantes en eurent davantage. On attribue ce développement des transports maritimes aux ressources en argent que les spéculateurs de la guerre, pour faire fructifier leur avoir, mirent à la disposition des commerçants de la Fosse. Plusieurs millions seraient venus ainsi renforcer le commerce du port de la Loire.

Les premières expéditions réussirent assez bien ; mais les suivantes beaucoup moins. Les capitaines de navires marchands reprenaient le contact avec un pays qui avait souffert de la guerre⁵⁵; le recrutement des blancs pour le service militaire et la mortalité des noirs qu'on n'avait pu remplacer suffisamment avaient beaucoup diminué le rendement des plantations. D'autre part, le fait de l'augmentation de la flotte commerciale amena un déséquilibre et l'avilissement du fret qui tomba de 15 et 18 à 6 ou 7 deniers.

La consommation des Iles est limitée; les marchandises d'Europe trop abondantes perdirent de leur valeur et ne trouvèrent pas matière à échange, la plupart des navires n'apportèrent des colonies qu'une demi cargaison. C'est à cet état de choses qu'il faut attribuer des faillites qui se déclarèrent dans tous les ports. « Par ce moyen, — dit l'auteur anonyme du Mémoire auquel nous nous référons — les colonies se sont rétablies en fort peu de temps, mais le commerce français a fait des pertes énormes. Des négociants éclairés pensent que les quatre premières années de paix ont été plus funestes au commerce que les quatre années de guerre ». C'est l'opinion d'un contemporain, excessive et nullement d'accord avec les statistiques. Elle peut avoir une part de vérité en ce qui touche certains

55. « Presque tout le quartier du Cul de Sac, Léogane, Petit Gonave, à Saint-Domingue a été tellement dérangé l'année de la guerre, qu'il ne s'y fait et ne se fera de toute l'année que très peu de sucre ». Lettre de Cadou à Richard en 1749. (Archives famille Richard.)

intérêts particuliers, mais les résultats généraux autorisent à conclure différemment. Les cargaisons de retour en 1751 et 1752 présentent un coefficient très supérieur à celui obtenu jusqu'alors, depuis le commencement du xviii^e siècle⁵⁶.

Que disent les intéressés eux-mêmes, les consuls de Nantes, La Rochelle et Bordeaux? — Ici, ils rapportent le témoignage du *Vigilant*, qui a vu, à la Martinique, lors de la signature de la paix (mai 1747), 40 navires hollandais commerçant en même temps dans l'île et traitant à des prix absolument disproportionnés avec ceux des Français. L'observation est présentée surtout pour en tirer la conclusion que les charges fiscales, beaucoup trop lourdes, qui grèvent le commerce de France, s'opposent à l'abaissement des prix. — Là, ils se plaignent des Anglais et des Hollandais qui, à Saint-Domingue, importent en abondance et à des conditions défiant la concurrence, des chairs salées, des suifs, des étoffes et ouvrages de leurs manufactures, même des cargaisons de noirs (1749)⁵⁷.

Parmi les conditions les plus nécessaires au rétablissement des échanges, Nantes demande l'organisation de croisières pour écarter les pirates des côtes d'Afrique et d'Amérique, un règlement pour fixer la paye des hommes d'équipage devenus très exigeants, la confirmation des privilèges du port de la Loire, enfin la cessation du trafic interlope des Espagnols et Anglais en Amérique (1748)⁵⁸.

Ces comptes rendus ou requêtes au ministre sont en termes modérés et ne laissent pas deviner les pertes catastrophiques dont fait état le Mémoire précédent.

Les auteurs de l'*Histoire des Colonies* qui sont dignes de foi, observent au contraire que la paix d'Aix-La-Chapelle marqua une étonnante reprise des affaires entre les deux continents et que la prospérité regagna très vite. « Un

56. C 735.

57. C 735.

58. C 700.

immense élan de circulation s'établit entre la France et les Iles qui s'élève à 421 navires par an. Dès 1748, les échanges remontent à soixante-deux millions et ils allaient atteindre une moyenne de cent millions. Les demandes d'Europe, en sucre, café, indigo, n'avaient de limites que celles de la production ; celle-ci que le nombre des bras dont les planteurs pouvaient disposer pour les cultures ». Les progrès de Saint-Domingue, entre les deux guerres, de Succession d'Autriche et de Sept Ans, auraient dépassé l'imagination. Une statistique de 1754 mentionne pour cette île le nombre de 592 sucreries, 3.379 indigoteries, 6 millions de pieds de cotonniers et 22 millions de caféiers. C'était la principale source de richesses de la France. Port-au-Prince avait supplanté le Cap Français et était devenu capitale le 23 octobre 1750.

Un Mémoire de Saint-Domingue, de 1752, confirme ce qui précède en disant qu'il aborde annuellement dans l'île 400 navires marchands armés à Marseille, Bordeaux, La Rochelle, Nantes, Saint-Malo, Le Havre et Dunkerque. Les cargaisons venant en droiture sont toujours de comestibles, ustensiles, toutes choses propres aux manufactures de la colonie, étoffes et toiles.

Les îles françaises avaient, en outre, leur armement propre, destiné au cabotage entre elles et au commerce autorisé avec le continent voisin. Des bâtiments, construits et armés dans les îles, portaient au Mississipi, à l'île Royale et à Québec, les sirops et tafias dont la France ne voulait pas, et ramenaient des bois de construction, du riz, du tabac, de la morue et de l'huile de poisson. Les plus grands de ces bâtiments affrontèrent parfois la traversée de l'Atlantique, car, de temps à autre, le port de Nantes vit accoster le navire d'un armateur de la Martinique, de la Guadeloupe ou de Saint-Domingue.

En ce qui concerne Nantes, l'armement de 1749 à 1755 s'est maintenu dans le chiffre d'avant guerre pour les expé-

ditions en droiture aux Iles. L'augmentation a porté alors sur le tonnage, qui atteint 3 et 400 t., et sur le commerce noir. Durant ces sept années de paix, la moyenne s'établit à une trentaine de navires pour l'Afrique, introduisant annuellement 8.000 esclaves en Amérique⁵⁹.

On estime, à cette époque, l'armement négrier de toute la France à 44 départs et 12.000 noirs introduits par an⁶⁰. C'est dire que le port de la Loire se place toujours en vedette dans ce trafic.

La traite est toujours soumise au régime des permissions accordées par la Compagnie des Indes. La Compagnie d'Angole, bon an mal an, envoie de Nantes quatre à cinq navires sur les côtes de Guinée ou d'Angole. Ils sont généralement armés par Walsh ou Jogues.

Le commerce des Iles retrouve, pour la généralité, les mêmes familles de trafiquants nantais qu'il y a dix ans. Le plus souvent les enfants prennent la suite des parents dans leurs affaires. Fréquemment les frères s'associent. On voit aussi sous le même nom des entreprises différentes, comme chez les Grou, les de Seigne, les Thiercelin, les Montaudouin, les Roche. Une quarantaine de noms reviennent chaque année sur les registres d'armement ; mais, par contre, il y a des trafiquants maritimes qui s'éclipsent à peine entrevus. Un certain Challet, ou de Challet, arme en 1753 six bâtiments pour la traite des noirs et il est perdu de vue ensuite.

Si certains ne durent que l'espace de deux ou trois années, ils sont remplacés pour ainsi dire par de nouveaux venus. Signalons à l'époque qui précède le nouveau conflit avec l'Angleterre l'apparition des armateurs suivants : Fourcade et C^e, Marcorelles, Olivier Richer, Pierre André, Brondon et Gillard, Lieutaud de Troisièmeville, Desridelière-Leroux, Farouille, Rozé et Portier, Arnous, Durax frères,

59. Etat des navires partis de Nantes pour faire la traite des noirs de 1748 à 1756, C 737.

60. Etat des navires négriers de 1750 à 1756, C 741-2.

Espivent de la Villeboismet, Chancerel, Guyard du Perrier, Lory. Nous avons déjà cité les Roche et les Thiercelin ; Grou et Michel ont la plus importante flotte et un récent navire de 600 t., le *Duc-de-Chartres*. De Luynes, Montaudouin, maintiennent leurs forces ; les frères Roche, les de Seigne (Guillaume et Augustin), Ozenne, approchent maintenant des premiers rangs.

Ce qui bien mieux que le nombre des navires et des armateurs indique le mouvement des affaires de Nantes avec l'Amérique, c'est l'état des exportations et des importations. Dans l'ère de prospérité qui nous occupe, en 1752, les sorties de Nantes sont évaluées pour les Iles françaises d'Amérique à 5.457.000 livres t. et pour la Guinée à 2.413.000 l. t. Les marchandises venues des Iles sont estimées à 16.473.000 livres, contre 3.428.000 vingt années plus tôt (1732). En monnaie or du Portugal et poudre d'or d'Afrique, il vient approximativement un million, et plus d'un million en piastres d'argent, provenant des ventes de nos produits (principalement draps, étoffes de coton et de soie) aux Espagnols de Saint-Domingue.

S'il est besoin de détails sur les importations, on se reportera aux déclarations d'entrées faites pour les droits du Domaine d'Occident. Par année et par denrée coloniale, ces déclarations, depuis 1751, sont conservées à la Chambre de Commerce. Notons seulement que la principale denrée des Iles qui doit enrichir la ville — autant que le commerce des noirs, — le sucre terré et brut, se chiffre en 1751 par 36.587 barriques, en 1753 par 47.201. L'indigo entré au port est d'un ordre de grandeur de 7 à 800 boucauds, le coton de 2.400 à 2.600 balles, le café de 2.500 boucauds. Les envois de cacao sont insignifiants ; mais, les cuirs verts et tannés ne sont pas négligeables, de même les bois d'acajou.

Les bourgeois de Nantes sont en droit de croire qu'après bien des revers et des sacrifices, la fortune, avec la liberté

des mers et le développement des échanges entre les deux continents, va leur sourire définitivement; cependant, l'expérience de plus d'un demi-siècle leur apprend qu'il ne faut jamais se fier aux apparences pacifiques de l'extérieur. L'Angleterre n'a pas désarmé; le traité d'Aix-La-Chapelle n'a été pour elle qu'une trêve qu'elle met à profit pour préparer une nouvelle offensive.

Les guerres précédentes, tout en suscitant de grosses inquiétudes pour leur ravitaillement et l'écoulement de leurs productions, avaient laissé la Martinique, la Guadeloupe et Saint-Domingue hors des attaques et indemnes. La valeur des Iles n'a fait qu'augmenter et on considère que les planteurs, à l'époque où nous sommes parvenus, sont à l'apogée de leur puissance et de leur richesse. L'institution servile sur laquelle est fondée leur fortune n'est pas discutée, les crédits consentis par les armateurs d'Europe ne sont pas encore devenus une chaîne trop pesante, la population blanche et noire s'est accrue rapidement depuis quelques années et s'il reste à Saint-Domingue des quartiers pourvus insuffisamment d'exploitants, les meilleures terres sont en plein rendement. De ce côté aussi la durée de la paix est souhaitable.

Les contrebandiers anglais, pour s'être écartés de nos lignes de transports, ne se sont point éloignés de nos colonies, escomptant toujours d'intervenir dans des occasions plus favorables. Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Saint-Dominique, Tabago, auxquels la France prétend, mais dont le traité d'Utrecht n'a pas défini la condition, sont devenus des bases d'opérations lucratives pour eux, d'où ils pourront contribuer à la prochaine offensive.

*
**

Durant la guerre de Sept Ans, nos ports abandonnent aux neutres le ravitaillement des Iles. — La Guadeloupe et la Martinique sont occupées et Saint-Domingue fortement menacé. — Le traité de Paris (1763), en rendant à la France la possession des Iles qui constituent sa richesse coloniale, consacre cependant la puissance de l'Angleterre en Amérique. — Coup d'œil sur les diverses formes d'activité de l'armement nantais : pêcheries à Terre-Neuve et à l'Île Royale, voyages en Irlande, expéditions aux Mascareignes, aux Indes et à Mozambique... tout le commerce long-courrier du port de la Loire se ramène aux échanges avec les Antilles. — L'Assemblée du Commerce de Nantes, qui n'a cessé de protester contre le trafic interlope, puis contre le fléchissement des prohibitions, s'insurge contre les édits qui créent des ports francs aux Iles. — Situation de l'armement, à Nantes, à la veille de la guerre d'Amérique.

A vrai dire, six années seulement, de 1749 à 1754, furent concédées à la paix. En 1754, les départs de la Loire se font normalement, mais les retours des négriers, qui s'effectuent bien plus tard que les expéditions en droiture pour les Iles, subissent une épreuve imprévue : sept bâtiments sont pris par les Anglais en septembre et octobre 1755 et ne sont pas relâchés⁶¹.

C'est un acte de violence injustifié. La France cependant temporisa dans l'espoir d'éviter la guerre.

Cette attaque se liait à des événements de frontière à l'intérieur du Nouveau Monde. De Québec à la plaine du Mississipi, les possessions françaises formaient un vaste demi-cercle qui enserrait les colonies anglaises de la Nouvelle Angleterre s'étirant le long de l'Atlantique. En vue de couper les communications du Canada avec la Loui-

61. Aussitôt le commerce de Nantes s'émeut et donne mission à un brigantin espagnol de Saint-Sébastien de se tenir en croisière au large des Canaries pour avertir les navires qui rentreraient en France des hostilités exercées par les Anglais, bien que la paix n'ait point été dénoncée. (Journal de la croisière, commencé le 15 octobre 1755.) C 286-7. Le 26 octobre 1755, dans une correspondance au ministre, on relève ce renseignement : « Il n'est plus possible de se faire assurer, à cause des risques anglais, tant pour les navires déjà enlevés, qui excèdent 160 dans ces mers depuis près de deux mois, que pour ceux qui sont dans les colonies ». *Ibid.*

siane, les Anglais s'avancèrent dans la vallée de l'Ohio pour la disputer aux Français. Le parlementaire Villiers de Jumonville est massacré. En représailles, le frère de Jumonville réduit les Anglais à une capitulation humiliante (1753-54). C'est sur mer que ceux-ci entendirent tourner les cartes du jeu.

Plus tôt encore que dans la mer des Antilles, la colère d'Albion avait éclaté sur les côtes de France. Le 27 août 1755, six navires marchands, confiants dans leur étoile, appareillaient de Paimbœuf pour l'Amérique, à l'exception d'un qui se dirigeait vers Marseille. Aucun n'échappa aux Anglais ; ils furent cueillis les uns après les autres dans les trois jours qui suivirent leur sortie.

Cette année et les suivantes, le trafic du port de la Loire pour les Iles est cruellement frappé : nous avons relevé 32 captures et pertes sur 65 départs en 1755, 20 prises sur 38 départs en 1756, 11 prises sur 20 départs en 1757. Précisons qu'il ne s'agit que de bâtiments, propriété d'armateurs nantais, car ces chiffres sont dépassés si l'on tient compte des navires de ports étrangers, armés à Nantes.

La France avait évité des dispositions de défense pour ne pas être accusée d'avoir provoqué les hostilités. Duguay s'était bien emparé d'une frégate anglaise, le *Blandford*, mais l'avait renvoyée en Angleterre. Il fallut cependant se décider à accepter la guerre le 9 juin 1756 ; déjà une partie de la flotte marchande du royaume était la proie de l'amiral Boscawen.

Le roi ordonna aussitôt aux ports du royaume d'arrêter tous les vaisseaux anglais et de les vendre ; sur mer, nos nationaux purent enfin user de représailles. Les Nantais n'y manquèrent pas. Avant la fin de 1756, ils armèrent cinq de leurs navires en course. Quatre furent pris presque immédiatement ; ils n'insistèrent pas pour le moment⁶².

⁶². Le *Ménilmontant*, 200 t., 20 c., 196 h., à Brondon et Gillard ; la *Bagatelle*, 25 t., 2 c., 51 h., à Philippe Beauvois ; l'*Entrépide*, 40 t., 8 c., 74 h., à

La France, en prévision d'une nouvelle guerre qu'il était aisé de pressentir, avait poussé ses constructions navales ; mais l'Angleterre en fit autant et l'avance qu'avait celle-ci lui fut conservée. Par ailleurs, la marine anglaise était commandée par des marins expérimentés : Byng, Boscawen, Hawke et le gouvernement avait à sa tête W. Pitt.

Devant de telles forces morales et matérielles, la marine française fut pour ainsi dire réduite à l'impuissance.

Les actions militaires se déroulèrent principalement sur les continents. Sur mer et aux colonies, hormis la victoire de Minorque, la fortune ne nous servit nulle part. La guerre prit même une tournure désastreuse : les escadres anglaises bloquent tous nos ports, brûlent un grand nombre de navires à Saint-Malo, prennent l'île d'Aix (1757), infligent une défaite à notre escadre de la Méditerranée au cap Saint-Vincent, et battent Conflans à l'embouchure de la Vilaine (1759) ...

Nos lignes de transports sur Cadix, le Canada et les Iles d'Amérique étaient interceptées. Il fallait de l'audace pour affronter, dans ces conditions, les corsaires ennemis et les vaisseaux de l'Amirauté anglaise. Les Iles risquaient encore une fois d'être abandonnées. C'est avec peine que la Marine consent à organiser des convois. Cependant, Duguay, d'Aubigny, Perier, Kersaint, Beaufremont, sont envoyés de 1755 à 1757 en escorte et « parfois, en combattant glorieusement, assurent le passage à un certain nombre de navires »⁶³. Ce nombre ira en diminuant à mesure que la maîtrise de l'ennemi se consolidera, que nos ressources et notre confiance s'affaibliront.

Nantes vit encore sept retours de Saint-Domingue et la Martinique l'année 1757, puis renonça pour ainsi dire à ses expéditions en Amérique.

Hemerik ; le *Glaneur*, 100 t., 14 c., 99 h., à Lallard et Moreau ; la *Bretagne*, 100 t., 12 c., 100 h., à Esplivent de la Villeboisnet ; la *Bagatelle*, seule échappa aux Anglais.

⁶³. G. Hanotaux.

Un intrépide, Michel Delaire, fit cependant partir, en 1758, l'*Etoile-de-la-Mer*, de 130 t., qui ne revint jamais.

Sur la route de Saint-Domingue, en 1759, Senicourt-Grou, Rondaye et Tonya osèrent lancer quatre chasse-marées de 40 t., Berthrand de la Clauserie et Walsh trois brigantins d'une centaine de tonneaux. Le bâtiment de ce dernier fut pris ; les autres — à l'exception d'un seul, — ne semblent pas être rentrés ; du moins, ils n'ont pas fait leurs retours à Nantes. Cette année, les armateurs du port de la Loire mirent leurs bons navires au service du roi qui les frêta pour le cabotage des côtes de France. Nous dénombrons ainsi 25 navires de 150 à 500 t., sans doute le plus clair de ce qui restait après l'hécatombe du début des hostilités.

Il est à noter, pour Saint-Domingue, en 1760, de nouveau, deux autres chasse-marées à Senicourt-Grou et trois brigantins à la veuve Violette, à Lallart et à Mauissant ; soit, en tenant compte du bateau d'un négociant de Québec, armé à Nantes, six petits bâtiments. Cinq sont pris par les Anglais ; le sixième ne dut son salut, sans doute, qu'à la décision de désarmer au Cap Français. Martel brava le péril, en lançant à la chasse des ennemis le *Déterminé*, nom choisi d'une barque de 24 t. 1 c. 25 h., qui fut capturée lors de sa seconde sortie.

L'année suivante, en course, Espivent de la Villeboisnet fut plus heureux. Il renouvela la tentative avec la *Mimi*, de 80 t. 6 c. 72 h. Ce modeste corsaire parvint à croiser un certain temps sur les côtes de Bretagne, pour se faire ensuite désarmer à Morlaix. L'unique bâtiment envoyé à Saint-Domingue cette année-là (1761), propriété de Plombard, alla grossir l'état des captures anglaises.

En 1762, les deux armateurs nantais, Martel et Romanet, expédient au Cap un senault et un brigantin. Ce dernier est pris dix jours après son appareillage.

Signalons encore en 1762, armé par les soins de La Villeboisnet, le corsaire *La Blonde*, 100 t. 10 c. 23 h., appartenant à Pierre Baibedat, de Bayonne⁶⁴.

Ces trois dernières années, le cabotage de France est suspendu. Les sacrifices ont été tels que, pour sauver les débris de l'armement, la prudence interdit les sorties même pour le commerce intérieur de la métropole.

De ce qui vient d'être retracé, on peut inférer de l'armement dans les autres places maritimes du royaume, celles du moins faisant face à la Manche et à l'Atlantique.

Après s'être insurgés contre l'idée émise par les députés du commerce et le ministre de la marine, d'admettre les bâtiments neutres aux colonies, particulièrement ceux des Hollandais, les négociants de Nantes durent se rendre à l'évidence. S'adressant à M. de Moras, ils reconnaissent que « la perte de presque tous les navires et de la plus grande partie des matelots, la certitude aussi qu'un pareil sort attend tous les armements qu'on pourrait faire, rendent impossible l'approvisionnement des colonies et l'exportation de leurs denrées » (26 février 1757). Le Général du Commerce s'incline alors devant les propositions du pouvoir central de délivrer des passeports aux neutres, solution déjà approuvée par les juges et consuls et l'urgence de cette mesure apparaît dans les termes de la conclusion : « Nous insistons encore près de vous »⁶⁵.

Les désastres de 1755 à 1757 restèrent si péniblement dans la mémoire des commerçants de Nantes, que trente-cinq ans plus tard, craignant un coup de main de nos traditionnels ennemis contre les colonies françaises, ils écrivaient à l'Assemblée Nationale : « Les atteintes que la guerre de 1756 porta à notre navigation et à notre commerce sont encore profondément gravées dans notre souvenir. Des protestations d'amitié et de bonne harmonie

64. Cf.
65. C 737.

précédèrent ces attaques injustes. Ce fut au milieu de la sécurité fondée sur des promesses du cabinet Saint-James qu'une irruption subite éclata par le pillage et la capture de nos navires et par la ruine de nos armateurs » (4 juillet 1790)⁶⁶.

Un état des navires de Nantes pris par les Anglais avant la déclaration de guerre, état envoyé au garde des sceaux cinq mois après l'ouverture déclarée des hostilités, porte à 38 navires, 1.214 hommes, les pertes survenues du 28 août 1755 au 8 avril 1756⁶⁷. Un autre document, dressé par les commissaires de la marine et destiné aux Etats de Bretagne, donne l'état des navires de Nantes, naufragés, pris ou brûlés par les Anglais de 1754 à 1758 inclus. Il est ainsi relevé 101 navires, évalués l'un dans l'autre, avec leur chargement, à 250.000 l., soit une perte totale en capital dépassant vingt-cinq millions. Encore, ne figurent pas dans ces chiffres cinq navires dont on nota plus tard l'omission. Si l'on devait chercher à estimer les pertes de diverses origines, il faudrait, en outre, tenir compte des dommages importants subis par les négociants nantais sur les bâtiments neutres capturés où ils avaient des intérêts⁶⁸.

Avons-nous besoin d'insister pour montrer que certains écrivains mal informés ont fait erreur en avançant que Nantes, durant tout le XVIII^e siècle, n'eût d'autre préoccupation que d'accumuler des richesses, les guerres nationales n'ayant pour ainsi dire point porté atteinte à son commerce

66. Z⁴.

67. L'état en question renferme des précisions qu'il est intéressant de rappeler : La valeur des 38 navires pris, avec leur chargement, est estimée à 2.437.498 l. Les armateurs les plus frappés ont été : Auguste de Luynes (4 navires), Grou et Michel (3), G. de Seigne, Bontellier, Wailsh, Deurbroucq, Milet, Grolleau Mosneron (2)... Lieux de Cotation : Plymouth (23 navires), la Jamaïque (5), la Barbade (3), Antignes, Madère, Chatam, Douvres...

On donne, en outre, la valeur des navires : le *Machault*, de 400, à Grolleau, bâtiment tout neuf, est estimé à 97.750 l.; le *Maréchal-de-Clermont*, de 400, à Pierre André, à 80.000; le *Duc-d'Aiguillon*, de 400, à Portier frères à 75.775 l.; le *Fleurin*, de 500, à Mosneron, à 70.000 l.; le *Marquis-de-Vaudreuil*, de 350, à Deurbroucq, à 66.667 l., etc. Plusieurs étaient chargés de noirs. Le *Mars*, de 250, à Darrech, n'avait pas moins de 700 noirs et représentait une valeur totale de 767.903 l. (C 686-7).

68. C 686-7.

maritime? Leur méprise pourrait s'expliquer seulement par la vitalité de l'armement et sa reprise surprenante après les épreuves comme celles que nous venons de retracer.

Pendant le blocus des côtes françaises, que se passait-il aux Iles d'Amérique? — Les hostilités ne se déroulèrent pas moins activement de la part des Anglais et, malgré leurs efforts, les Français ne purent secourir leurs colonies.

En 1759, le général Barington débarqua près de la Basse-Terre de Guadeloupe. Après une défense très honorable des colons, il triompha de la résistance. Lorsque Beauharnais, gouverneur des Iles du Vent, arriva, la capitulation signée par les notables de l'île était consommée (27 avril).

Durant quatre ans de domination anglaise, nos ennemis qui envisageaient la possession définitive de la Guadeloupe, se préoccupèrent d'y développer sa prospérité. Il faut reconnaître qu'ils y réussirent mieux que ne fit l'administration française. Grâce à l'accroissement de la main-d'œuvre noire, à la réduction de la fiscalité, au commerce régulier avec l'Amérique du Nord, les habitants réalisèrent des bénéfices dont le souvenir marqua.

A son tour, la Martinique fut occupée. Impressionnés par l'énorme flotte de Rodney, les habitants composèrent de suite avec l'ennemi qui débarqua à Fort-Royal le 16 janvier 1762. Cette fois encore, les forces françaises arrivèrent trop tard.

La Havane à l'Espagne, Sainte-Lucie, la Grenade, Saint-Vincent à la France conquis également, il restait aux Anglais à s'emparer de Saint-Domingue. Des troupes avaient été envoyées de la métropole, mais ne tardèrent pas à être décimées par le climat. Notre plus belle colonie antillaise n'aurait pas échappé au sort de ses voisines, si un soulèvement de nègres à la Jamaïque n'eût retardé la flotte anglaise.

La suspension des hostilités, à la suite du Pacte de Famille, arriva sur les entrefaites.

Pour rendre le blocus de nos îles plus effectif et intimider les habitants, l'Angleterre essaya de tarir leurs relations extérieures et leur ravitaillement, au moyen d'une interdiction aux neutres de commercer avec elles. Il ne semble pas que cette défense ait été observée sérieusement. D'ailleurs les Anglais n'avaient pas avantage à affamer et ruiner des colonies dont ils avaient l'intention de se rendre maîtres. C'est même grâce à eux que les Îles purent subsister. A la signature de la paix, ils détenaient presque tout le commerce.

Le Gouvernement de Louis XV avait ressenti la perte des Îles du Vent avec une émotion non dissimulée ; les funestes conséquences ressortaient à l'évidence de tous les Français, le duc de Choiseul le premier. Ces colonies occupées ont pesé de tout leur poids dans la discussion des clauses de la paix. La cour de Saint-James les disputa longtemps à notre diplomatie. Choiseul eut enfin gain de cause, mais dut sacrifier les pelleteries du Canada au sucre des Antilles. La France abandonnait encore La Dominique, Saint-Vincent, Tabago et la Grenade, mais avec la Guadeloupe et la Martinique, elle recouvrait Marie-Galande, la Désirade et Sainte-Lucie. L'île du Cap Breton et Louisbourg, où s'étendait le commerce de Nantes, nous étaient enlevés, tandis que la possession des îlots de Saint-Pierre et Miquelon, un droit de pêche sur les côtes de Terre-Neuve et dans le golfe de Saint-Laurent nous étaient reconnus. Tel fut, pour ce qui concerne le continent américain, le résultat du traité de Paris (10 février 1763). Il consacrait dans le monde, la puissance de l'Angleterre et sa prépondérance dans l'Amérique du Nord.

Pour se rendre compte à cette époque de la situation de l'armement, il n'est pas superflu de jeter un rapide coup d'œil sur les mers où s'exerçait, sous diverses formes, l'activité nantaise.

En dehors des périodes de guerre, Nantes n'abandonna jamais complètement les bancs de Terre-Neuve.

Après la cession à l'Angleterre de l'Acadie et de Terre-Neuve, malgré les réserves faites pour la conservation de notre pêche, une trop riche affaire commerciale s'offrait à portée des bénéficiaires du traité d'Utrecht pour qu'ils ne cherchassent point à nous évincer progressivement du Grand-Banc et de la baie de Plaisance. Pontchartrain l'imagina sans peine et forma le dessein de créer des pêcheries à l'Île Royale ou du Cap Breton, car la morue se tient au voisinage du continent et jusque dans l'embouchure du Saint-Laurent. Dans une certaine proportion, cependant, nos pêches de Terre-Neuve purent se maintenir.

Un Mémoire de 1720 fait savoir que le commerce de la morue verte a sensiblement augmenté et que c'est le port des Sables qui assure la plus grande partie de cet armement de pêche, aux frais d'ailleurs des armateurs de Nantes. Il y est affecté une centaine de navires, tant des Sables que de Bourgneuf, du Croisic et de la Rivière de Nantes. Bourgneuf qui détient le sel, facteur indispensable à la pêche, a une part importante dans l'armement, puisqu'il expédie 25 navires en 1721, 19 en 1722, 17 en 1723..., tandis que Nantes ne compte que dix à douze envois. A mesure que son armement va s'intensifier pour les Îles d'Amérique, le port de la Loire considérera la morue comme un trafic accessoire ou négligeable. La majorité des bateaux va alors à l'Île Royale où l'on prépare également l'huile de morue. De Nantes, les Joubert (Pierre et Guillaume), Chardot, Fabre, Villestreux-Perrée surtout, y expédient chaque année plusieurs bâtiments. Jusqu'à 1755, date finale des expéditions à l'Île Royale, la pêche sur ses côtes est pratiquée principalement par Daniel-Dutreguet, Struykmann et Gouezille.

Durant une autre période de paix, en 1738, il arriva à Nantes 53 navires de morue, dont 44 des Sables ; un seul

dépendait de Nantes. En dehors de la région nantaise, Saint-Malo, Granville, Bayonne, Saint-Jean-de-Luz, étaient entrés dans le commerce de la morue sèche. Dès 1714, les Hollandais faisaient une concurrence à la France avec les morues du Dooger Bank.

Evidemment, le dernier coup porté au commerce français de la morue « très considérable » du temps de Nointel, fut l'abandon du Canada et de l'Île Royale. Depuis cette date, jusqu'à la fin du xviii^e siècle, l'armement de Nantes ne fournit guère que deux ou trois navires par an à cette pêche et encore pas régulièrement. Communément, des bâtiments des Sables, le Croisic et Pornic viennent faire leurs préparatifs de départ et leurs retours au port de la Loire. Mais sur le Banc et à Saint-Pierre et Miquelon, c'est alors Granville qui domine.

Au milieu du xviii^e siècle, de Nantes, ce sont Daniel-Dutreguet, Maguero, Perrier, qui se distinguent par leur fidélité à la pêche à la morue ; après la guerre de Sept-Ans, ce sont les armements de Balan, Corperon et Courtois, Murphil et d'Avelooze, Plombart et Legris, Linche, Mazureau, Tessier, Simon et La Vigne, qui reviennent le plus fréquemment sur les Bancs ou à Saint-Pierre et Miquelon⁶⁹.

Il n'y eut, par ailleurs, que de rares relations de Nantes au continent américain du Nord. Dans tout le cours du siècle, on observe une dizaine de navires nantais appareillant pour la Louisiane, et passant au retour par les Îles. Un nombre équivalent se rend à Québec. La guerre d'Amérique enfin donna naissance à un certain trafic, encore très restreint, avec quelques ports de la Nouvelle Angleterre, Charlestown et Philadelphie principalement.

Les armements de Nantes pour les îles de Bourbon et de France ont été bien plus fréquents et méritent que nous

69. C⁴ C 760. Le 15 septembre 1778, la *Marie-Anne* du Havre assista à la prise de possession par les Anglais de Saint-Pierre et Miquelon. Elle fut requise pour transporter à Saint-Nazaire 163 habitants de ces îles, après avoir vu incendier tous les magasins servant aux pêcheurs. B. 4596.

nous y arrêtons un instant. En 1746, la Compagnie des Indes frète pour cette destination un des plus forts bâtiments de la flotte nantaise, le *Lion* de 700 t. 20 c., à Berthrand de la Clauserie, commandé par Antoine Rouillé. Le voyage s'effectue en 26 mois et la rémunération de l'équipage de 170 hommes monte à 90.382 livres. On est en pleine guerre. L'année suivante, la Compagnie frète le *Modeste* de 150 t. à Gabriel Michel, la *Thétis* de 730 t. à Nicolas Berthrand, l'*Antoine* de 330 t. à Ant. Le Roy, qui sont capturés tous les trois. Cependant, le *Villeflix* de 700 t. à Gabriel Michel semble, cette même année, avoir échappé aux Anglais. En 1748, on voit les expéditions suivantes pour Bourbon et France : le *Mascarin* 700 t. par Gabriel Michel, la *Sullane*... et le *Dragon* 800 t. par Nicolas Berthrand, les *Treize-Cantons* 480 t. par Guillaume de Seigne. Ces voyages ne peuvent être entrepris que pour le compte de la Compagnie qui a l'exclusivité du commerce en Orient. Les navires sont désarmés à Lorient⁷⁰.

Il est à présumer que ce sont les pertes subies par la Compagnie durant les hostilités qui obligèrent celle-ci à recourir à la flotte de Nantes pour desservir les îles de Bourbon et de France. La paix rétablie, les expéditions de Nantes furent arrêtées ; elles reprurent en 1756-57 avec trois navires de 400 t., à Grou et Michel, dont deux furent pris.

Au lendemain de la disparition de la Compagnie des Indes (1769), lorsque la liberté est rendue au commerce en Orient, les commerçants de Nantes se substituent à la Compagnie défailante et prennent à leur compte le voyage des îles Bourbon et de France. Le premier qui entre dans cette voie, c'est Georges Richard qui, avant de posséder des navires, a été longtemps le commissaire de Grou et Michel.

70. Cette même année, on voit, en outre, six navires de la flotte de Lorient se faire armer à Nantes par Nicolas Berthrand ou Gabriel Michel, pour aller aux Indes.

Dès 1700, on trouve des Richard qui obtiennent de l'Amirauté de Nantes des congés pour l'Irlande et les Iles d'Amérique ; il est vraisemblable que Georges Richard se rattache à ceux-ci. Avant d'être au port de Nantes le fondé de pouvoir de la société Grou et Michel, d'Europe en Afrique et en Amérique, Georges Richard sillonne les mers comme capitaine de cette entreprise. Un de ses frères navigue également comme capitaine sur la ligne des Antilles. Ce sont les débuts de tous les grands armateurs. Rompus à la pratique de la navigation et des échanges aux colonies, après y avoir eux-mêmes tiré leurs profits pécuniaires, les capitaines entrent dans l'armement. Leurs enfants auront la même formation et, en outre, feront un stage à la colonie.

Georges Richard arme pour son compte, en 1752, l'*Hirondelle* de 130 t. qui semble avoir péri dans un voyage en Guinée. Première tentative manquée qu'il ne renouvellera que dix ans plus tard au retour de la paix. Nous relevons alors à son nom — de 1763 à 1778 — une vingtaine de bâtiments dont il est propriétaire ou principal intéressé, faisant les lignes d'Afrique et d'Amérique.

Il fait son premier armement pour les Mascareignes en 1770 avec la *Nouvelle-Alliance* de 300 t. Le retour de celle-ci s'effectue par la Martinique où elle charge du sucre terré. Sur la même voie, de Luynes entre bientôt en concurrence avec Richard, en assurant deux expéditions pour les Mascareignes en 1773, contre trois à Richard. L'année suivante Richard a sur cette ligne deux navires et Gruel un.

Le trafic des étoffes d'Inde servant au troc des esclaves est l'objet principal des expéditions de Nantes dans l'Océan Indien. Les îles de France et Bourbon n'ont été souvent qu'une relâche sur le chemin des Indes. De cette terre française, les capitaines obtiennent un congé pour Chandernagor ou Pondichéry. Ainsi pourvus de marchandises d'échange, certains navires à leur retour font la traite noire

à Mozambique ou à Angole, d'où ils se rendent à Saint-Domingue ou à la Martinique pour liquider leur cargaison noire.

Douze navires de Nantes sont armés, l'an 1775, pour les Mascareignes et les Indes. En 1776, de nouveau le fléau de la guerre fauche nos transports ; sur cinq navires, trois sont capturés par les Anglais. Echappent à leur poursuite : le *Chaumont*, à G. Richard, qui parvient à Chandernagor et le *Talleyrand* à de Luynes qui va jusqu'en Chine.

Aux principaux armateurs de la ligne des Mascareignes que nous venons de voir, il faut ajouter les envois isolés de Hamard et Lamaignère, Kerlégan jeune, Richer de la Haye, Nicolas Viaud, Bouteiller, Angladé et Mereau, François Panneton, Dacosta frères, Charet et Ozenne, Peletier-Dudoyer, Millet, Marcorelles, Langevin, Pelloutier et C^{ie}, de Champcourtois, Helie et Le Roy, Fieffé de Montgey.

La guerre d'Amérique avait eu sa répercussion aux Indes à partir de 1778. Tous les comptoirs qu'avait laissés à la France la guerre de Sept Ans étaient enlevés par les Anglais ; les établissements hollandais devaient subir le même sort.

Le commerce des Indes fermé aux Nantais, ceux-ci réduisent leurs départs pour les îles de France et Bourbon, d'autant que les risques de rencontres ennemies étaient grands. A différentes reprises, le roi dut se substituer aux armateurs pour ne pas laisser sans ressources le point de relâche de ses vaisseaux. En 1779, il y eut cinq navires pour l'île de France, deux au compte de Nicolas Viaud et trois frétés par le roi. De ces derniers, deux furent pris : la *Victoire* de 556 t. 16 c. à Mosneron aîné et le *Jean-François* de 250 t. 12 c. à François Panneton.

Les affrètements par le roi étaient recherchés, car les prix apparaissaient fort rémunérateurs. G. Richard loua ainsi, pour les Mascareignes, la *Sainte-Anne* de 450 t. 10 c. pour douze mille livres par mois (1780). D'autres armateurs

suivirent son exemple. C'était un joli denier à toucher au retour d'un voyage de dix-huit mois.

La colonie hollandaise du Cap de Bonne Espérance, autre relâche très fréquentée de notre commerce maritime en Orient, se voyait menacée par les Anglais. Le bailli de Suffren reçut mission de la secourir. Venant de battre la flotte du commodore Johnston près du Cap-Vert, il ravitailla le Cap, y laissa des troupes, et parut dans la mer des Indes après avoir grossi son escadre des navires en attente à l'Île de France. Plusieurs bâtiments nantais sont vendus au roi, tant au Cap de Bonne Espérance qu'à l'Île de France, et appelés à rallier les forces militaires de Suffren. Sans doute, dans cette intention, Peltier-Dudoyer fait partir, le 24 septembre 1781, cinq bâtiments de 350 à 1.100 t. qu'il cède au roi le 1^{er} septembre de l'année suivante ⁷¹.

Notons que le comte de Kerguelen appareilla de Nantes, en 1781, à destination de l'Île de France, pour des « observations nautiques et des découvertes dans les Mers du Sud et d'Asie ». Sa modeste frégate de 150 t. 6 c. 25 h., le *Libre Navigateur*, avait été armée par Aubry de la Fosse.

Qu'il s'agisse d'expéditions au continent africain ou américain, à l'archipel des Mascareignes ou aux comptoirs des Indes; qu'il s'agisse de trafic en Irlande, à Terre-Neuve ou à l'Île Royale, — sous réserve d'une partie de la pêche à la morue — on peut dire que tout le commerce long-

⁷¹. L'escale du Cap, dans la baie de la Table, fondée par les Directeurs de la Compagnie Néerlandaise, était très fréquentée pour les denrées fraîches qu'elle offrait aux navires entre les Indes et le continent européen. Elle devint, par suite de l'alliance de la France et des Pays-Bas, une base navale française de première importance. Il n'y a pas de semaine pendant les années 1781 à 1783 où le journal tenu par le secrétaire du Conseil de la colonie ne mentionne l'arrivée et le départ de bâtiments français, de transports amenant ou rembarquant des troupes, de corvettes, de frégates naviguant entre l'Europe et l'Île de France (G. Hanotaux : l'Afrique).

courrier du port de Nantes se ramène aux échanges avec les Antilles.

Aussi ne faut-il pas être surpris de l'éveil constant des trafiquants nantais — comme d'ailleurs ceux des autres ports du royaume — devant les incursions des nations rivales des Iles. Pour eux, tout ce qui sort des Iles au profit des étrangers constitue un détournement illicite de richesses revenant à la France. Du fait qu'ils se disaient les « fondateurs de Saint-Domingue », les commerçants nantais prétendaient même être les premiers à recueillir le fruit de l'exploitation de cette grande productrice de sucre, de café et d'indigo.

Des 1728, Nantes dépassait la situation économique des autres villes de la province de Bretagne avec près de 110.000 livres de revenus, tandis que Rennes n'avait que 86.000 l. de revenus et Saint-Malo 45.000. Au milieu du xviii^e siècle, Saint-Domingue a procuré à Nantes un accroissement considérable de population et de richesses. Si la source de cette « opulence » est arrêtée, inmanquablement, à l'aisance succédera la misère. Ce sont les termes propres des échevins de la communauté de ville (1756) ⁷². Aussi, avec une opiniâtreté, digne de l'attachement légendaire des Bretons à une idée, jusqu'à la fin du xviii^e siècle, les Nantais luttèrent contre la concurrence étrangère et le commerce interlope.

Dans l'esprit des ports français, les concessions provisoires faites aux neutres, en vue du ravitaillement auquel ils reconnaissaient ne pouvoir eux-mêmes suffire durant la guerre de Sept Ans, n'impliquaient pas la liberté de trafic aux étrangers et, bien vite, les consuls de Nantes demandèrent à Versailles de rappeler les interdictions royales de 1719 et 1727, toujours en vigueur.

La paix signée, Choiseul fit savoir que les lois de protection pour le commerce subsistaient, hormis pour

⁷². Archives d'Ille-et-Vilaine, C. 783. — Mémoire de 1756, C 137.

l'échange des sirops et des mélasses. Une frégate et deux autres bateaux exerçaient la surveillance, précaution nettement insuffisante si l'on voulait parvenir à un résultat effectif. D'ailleurs, ces défenses et autorisations, se succédant trop fréquemment, n'avaient plus d'action. Les Anglais s'étaient introduits partout, les capitaines de navires qui ne trouvaient plus à écouler leur cargaison de France réclamaient qu'on visitât les bâtiments et qu'on saisît les entrepôts encombrés de viandes et farines de provenance étrangère, — le fret avait été avili par les vaisseaux du roi, les taxes augmentaient aux Iles ⁷³.

Le pessimisme des commerçants français est à son comble. Les protestations de Nantes, Saint-Malo, et autres ports deviennent véhémentes : « C'est bien à tort qu'on excite la compassion du roi sur des colons qui ne manquent de rien ». — « Les habitants de Saint-Domingue qui, par des demandes réitérées, témoignent de grands besoins, n'achètent pas de nègres. » — « Nous ne pouvons rien vous dire que de triste et d'affligeant sur les affaires à la Martinique; la paix devait y apporter un changement et c'est la continuation des mauvaises affaires... le commerce brillant qui se faisait par cy-devant dans cette belle et fertile Martinique se trouve aujourd'hui dans un anéantissement qu'il faut voir pour croire; de toutes les petites îles dont elle était l'entrepôt, il ne reste que Sainte-Lucie qui servira à tous les pavillons » (Lettres des 27 septembre et 7 octobre 1763). — « Depuis six mois, on a livré de Saint-Domingue aux Anglais 12.000 barriques de sucre » (12 avril 1764). — « Tout est ici, à Port-au-Prince, dans un bouleversement général. On a voulu établir impôts sur impôts. Le

73. Les taxes nouvelles, fixées par arrêt du 9 mars 1763, faisaient que la barrique de sucre brut pesant de 17 à 1.800 livres et qui payait jusque là 6 livres de droit, devait payer 12 l., tout en étant réduite de poids à 1.000 livres. La barrique de sucre blanc ou terré passait de 9 à 24 l. L'indigo et le café voyaient leurs droits grossis dans la même proportion. Les esclaves, qui à leur entrée avaient joui de l'exemption totale, étaient imposés à 2 % de leur valeur de vente. (C 735.)

Conseil n'a pas voulu les accepter et a rendu un arrêt en défendant la levée. L'Intendant et le comte d'Estaing ont assemblé le Conseil; les séances se sont passées en troubles. L'on a fait enlever le procureur général; il a été embarqué pour on ne sait où et trois conseillers ont été exilés à trois lieues de la ville. Le Général et l'Intendant font le commerce étranger visiblement avec leurs créatures; ils ont trois bâtiments à la solde du Roy employés à ce commerce. Depuis le 1^{er} janvier, il est parti plus de 3.000 barriques de sucre de ce quartier pour le Môle Saint-Nicolas où il y a toujours 18 à 20 bateaux anglais » (Lettre du 20 mars 1765). — On ne peut vendre ni bœuf, ni beurre, ni suif à la Guadeloupe approvisionnée par Antigua et la Dominique (1766).

Encore, à propos de la Guadeloupe, un capitaine de navire se plaint sans ménagement des agissements du délégué de l'intendant, Prost de Larrey : « C'est l'homme le plus dangereux que l'Etat ait eu aux colonies. Si on l'avait laissé encore deux ans, on aurait entièrement perdu le commerce de la Guadeloupe. Journallement, les étrangers en emportaient tous les sucres et cotons ». Les faits étaient si flagrants que les armateurs du Havre avaient obtenu son rappel en France (Lettre du 26 janvier 1766). Deux mois plus tard, Durochet-Rochet, un autre capitaine marchand, signalait la présence à Basse-Terre de 25 bâtiments anglais qui, sous le couvert de commerce autorisé, — morue et bois contre sirops — raffaient les sucres.

L'intendant de la Martinique également est mis en cause. Certains estiment que les Anglais ont gagné dans cette île deux millions, chacune des années 1765 et 1766 (Mémoire de 1767) ⁷⁴.

Telles sont les appréciations des négociants français, tant aux colonies qu'aux ports de la métropole, sur la

74. C 735 et 737.

concurrence étrangère — des Anglais presque exclusivement — au lendemain de la guerre de Sept Ans.

Si grande était pour nos commerçants l'attraction des Iles d'Amérique que, malgré tout, le courant des expéditions de la métropole reprit très rapidement. Le chevalier de Clugny, intendant des Iles du Vent, reconnaissait que, depuis la signature des préliminaires de paix, le commerce de France avait fait « des armements considérables pour les Iles ». Dans ces conditions, il avait ordonné qu'à compter du 1^{er} juin 1763 aucun bâtiment étranger, muni ou non de permission, ne serait admis dans un port de son administration ⁷⁵.

Il faut en arriver à cette époque de notre Histoire, avoir mesuré la perte des Iles d'Amérique, pour donner aux colonies la place qu'elles méritent dans la vie de la nation. « La période qui va de 1763 à la Révolution est certainement, de tout l'ancien régime, celle où la grandeur de notre œuvre coloniale se manifeste avec le plus d'éclat, le plus d'utilité, et cette grandeur est avant tout fondée sur l'exploitation des Antilles » ⁷⁶. Les questions coloniales deviennent de première importance dans l'Etat. Louis XV s'en occupe directement, et pour Choiseul qui concentre toute l'activité du ministère, l'extension coloniale est l'un des principes essentiels de sa politique.

Les Iles, tout en acquérant de la valeur nationale, avaient pris de l'indépendance, née surtout de leur isolement en temps de guerre. De longs conflits s'élevèrent entre le parti civil et le parti militaire, pour la suprématie du pouvoir. Nous n'avons pas à les retracer ici.

L'évolution économique ne fut pas moins importante que l'évolution administrative. Hors des centres maritimes qui en tirent tout l'avantage, l'Exclusif ne cadre plus avec les idées nouvelles de la métropole; par ailleurs, les représen-

75. C 736.

76 G. Hanotaux.

tants des Iles parviennent à se faire écouter à la Cour. Celle-ci, désireuse de trouver un équilibre économique pour ses possessions d'outre-mer, comprend que si le commerce national, malgré toute la protection qui lui est offerte, ne peut, en temps de paix, subvenir aux besoins des colonies, il devient nécessaire d'admettre les étrangers, dans des conditions et des circonstances strictement définies.

Le gouvernement royal se chargea lui-même de donner les premiers coups de sappe au régime des lois prohibitives. Deux ports des Iles du Vent sont ouverts au trafic étranger, le Carénage à Sainte-Lucie et le Môle-Saint-Nicolas à Saint-Domingue (1765). Le prétexte de cette franchise au Môle-Saint-Nicolas est de faciliter la création de ce nouveau quartier récemment peuplé de familles acadiennes et allemandes. Le développement de la colonie est le simple motif pour Sainte-Lucie.

Un autre arrêt du Conseil autorise les étrangers à enlever aux Iles les sirops et tafias, dont la métropole n'a que faire, et même les marchandises d'Europe, à condition qu'aucun autre produit du pays ne soit chargé en même temps, et cela sous peine de saisie des navires qui y contreviendraient (1767).

L'île de Cayenne et la Guyane obtiennent la liberté du commerce avec toutes nations, durant douze années, à raison d'un droit de 1 % sur la valeur des denrées achetées (1768). La Guyane se trouvait assez délaissée par les commerçants français et cette dernière mesure, qui fut d'ailleurs prolongée, se justifie d'elle-même ⁷⁷.

Au lendemain de la guerre d'Indépendance de l'Amérique, de nouvelles concessions de ports francs furent faites au commerce libre.

A ces vues sur le large, à ces essais de libre échange, la protestation des places françaises fit écho. Tour à tour,

77. C 735, 737.

des îles d'Amérique et des ports de France, vers la Cour à Versailles, s'envolèrent de nouveaux mémoires, des requêtes, des pièces à conviction... attestations de deux causes depuis un demi-siècle déjà en opposition. Défense d'un principe pour les uns, soutien d'un espoir d'avenir pour les autres.

Où est la vérité et que faut-il retenir de cette prose abondante? — Les faits, cependant nombreux, suffiront avec peine à faire une idée exacte de la nécessité ou de l'inutilité des importations étrangères.

Le duc de Praslin informe qu'il n'y avait plus que pour quinze jours de farines à Saint-Domingue et qu'il fallut permettre l'entrée de mille barils de farine étrangère (4 octobre 1770).

« L'habitant se plaint que la métropole laisse la colonie dans le besoin de tout ». L'année où est formulée cette observation (1773), le port de la Loire a armé pour les îles, en droiture ou par l'Afrique, 130 navires. Il faut penser que les besoins ont considérablement augmenté, car, d'autre part, une lettre d'Amérique à de Boynes, secrétaire d'Etat de la Marine, révèle que les navires de commerce anglais surpassent à Saint-Domingue les navires français — ce qui met notre crédulité à l'épreuve. Au même moment, il s'en trouvait 26 dans la rade du Cap, 14 dans celle de Port-au-Prince et 13 à Saint-Louis. D'une autre source, de la même époque : 60 navires de nations étrangères sont signalés au Môle-Saint-Nicolas ⁷⁸.

Le comte de Nozières et le sieur Tascher, Général et Intendant des îles du Vent, se plaignent de la diète « souvent absolue » et inexplicable — en morue et en noirs surtout — où sont laissées leurs colonies, bien que le commerce national soit « assuré de la protection la plus décidée ». Cette année-là (1772), il n'est entré qu'un morutier français à la Guadeloupe, quatre morutiers et un

négrier (le *Cupidon*) à la Martinique qui ont vendu très facilement leur cargaison.

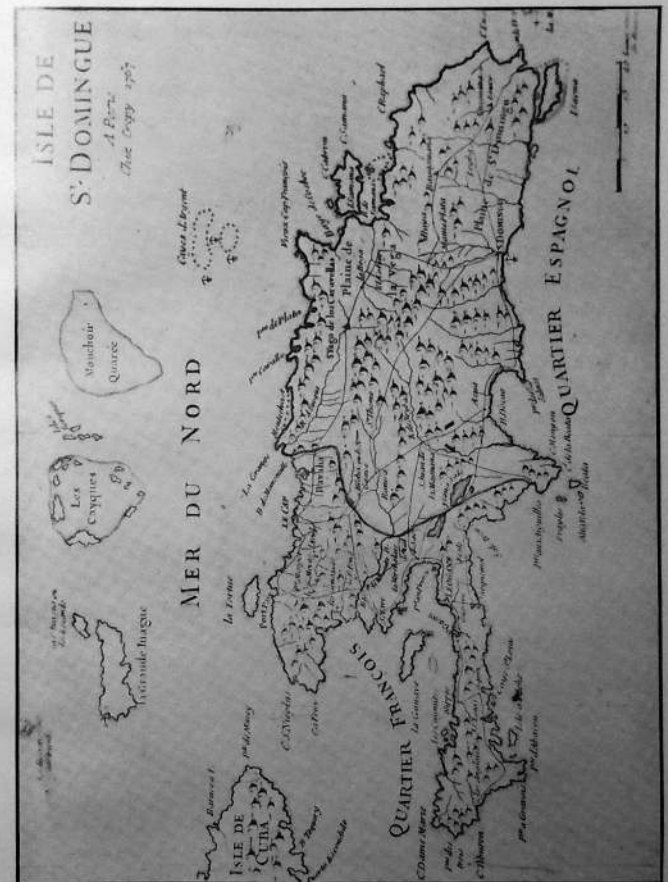
Les négociants de Nantes interrogés, répondent au ministre qu'ils ont continué les armements pour la Martinique tant qu'ils n'ont pas essuyé de pertes considérables; mais, travaillant à leur ruine, ils ont presque entièrement abandonné l'île. Les noirs de traite française, les marchandises nationales s'y vendaient au-dessous du prix coûtant; les denrées du pays se trouvaient à des taux tellement exorbitants qu'ils perdaient jusqu'à 60 % à leur introduction dans le royaume. Le fret, continuent les Nantais, ne peut plus se soutenir. On a vu souvent des navires rester quatre à six mois à Fort Royal et à Saint-Pierre sans pouvoir assurer leur chargement, et être forcés de descendre à Saint-Domingue pour le compléter. L'opération de certains négriers a été désastreuse. Ce sont les Anglais qui approvisionnent la Martinique d'esclaves et la Dominique qui est aux Anglais reçoit une partie des productions de la Martinique et la Guadeloupe. En ce qui concerne la morue, malgré le désastre que la pêche française a éprouvé par la perte de Louisbourg et du Canada, les armateurs eussent encore pu soutenir son commerce, s'ils avaient été seuls à approvisionner les colonies. Saint-Malo, Binic, Granville, Saint-Jean-de-Luz, Bayonne, pouvaient fournir 480.000 quintaux de poisson, plus qu'il n'en faut pour alimenter les îles, mais il eût fallu interdire les fournitures anglaises. Dès 1763, deux navires malouins avec 5.000 quintaux de morue restèrent une année à la Martinique sans pouvoir se défaire de leur cargaison et furent forcés de vendre le poisson au-dessous des cours en France. Deux années plus tard, les Commandants de la Martinique et la Guadeloupe autorisaient officiellement l'introduction des boucauds de morue par les étrangers (23 juillet 1773) ⁷⁹.

La valeur et la sincérité de ces observations, rédigées pour Choiseul par les juges et consuls du port de la Loire, ne peuvent nous échapper.

Les remarques faites par les titulaires des Fermes générales, qui subissent de gros préjudices du commerce étranger, ne sont pas moins dignes d'attention. D'après eux, « la fraude est parvenue, depuis quelques années, à un excès intolérable. Les colons ont l'art d'illusionner le gouvernement ». « Depuis l'admission des étrangers aux ports francs, nos navires ne fréquentent presque plus la Martinique et la Guadeloupe »; cependant, les colonies ont encore augmenté leur prospérité. A Saint-Domingue, dans plusieurs quartiers, les Anglais commercent « aussi ouvertement que dans leurs propres colonies ». Les habitants, avec leurs bateaux, transportent leurs denrées à bord des navires anglais ou dans les établissements coloniaux voisins. De Saint-Eustache, les Hollandais sortent des quantités énormes de sucres et de cafés dont ils inondent les ports du Nord et ces productions viennent en partie de nos colonies (Mémoire de 1772)⁸⁰.

On est obligé de reconnaître que les faits signalés concordent et on peut conclure qu'alors les Anglais, ayant une marine marchande bien plus considérable que la nôtre, exploitent une partie du commerce de nos îles et que les colons trouvent de nombreux avantages à entretenir cette concurrence.

Comme sanctions, des rigueurs sont parfois exercées contre les étrangers, mais sans conséquences graves, semble-t-il, et surtout pour donner une ombre de satisfaction aux commerçants français. Police d'autant plus difficile que les lettres de 1727 ont autorisé dans nos ports où se tient un bureau de l'Amirauté, la relâche de tous navires plus ou moins endommagés. Même, un règlement du



Isle de Saint-Domingue
d'après Crepy, 1767 (Musée des Salozes, à Nantes).

23 août 1770 a interdit dans nos rades la visite et l'arrestation d'aucun bâtiment étranger.

La colonisation des Iles ne s'est vraisemblablement que peu ralentie durant les hostilités et elle a éprouvé une notable recrudescence à la signature de la paix. « A Saint-Domingue seul, il s'est établi, de 1764 à 1767, quarante nouvelles sucreries et la Guadeloupe a augmenté sa culture de plus d'un tiers depuis 1763 » (Mémoire des Fermes générales 1722). Dans cette dernière colonie, il se fabrique plus de 50.000 barriques de sucre de toute variété; mais, il n'en parvient guère que la moitié dans les ports de la métropole. Depuis cinq à six ans, des défrichements « immenses » ont été faits à Sainte-Lucie, cependant sans profit pour la France, car l'île est presque entièrement exploitée par les Anglais (*ibid.*)⁸¹.

Durant la période qui nous occupe, avec la vitalité dont elle a déjà fait preuve dans l'adversité, Nantes retrouve ses forces et reconstitue ses moyens de transport pour l'Amérique. Nous avons vu à quoi fut réduite la flotte du port de la Loire en 1762. Pas un moment n'est perdu. L'année suivante, 60 bâtiments sont envoyés à Saint-Domingue, 5 à la Martinique, 1 à la Guadeloupe, 1 à Cayenne, 31 sur les côtes d'Afrique; soit un total de 98 navires pour 1763. 132 appareilleront de Nantes en 1764, dont 89 pour Saint-Domingue en droiture. Reprise incitée par Versailles, mais trop brusque et trop large si l'on tient compte de la concurrence aux Iles et qui va augmenter l'encombrement et la gêne des affaires.

Après une légère régression, le mouvement de l'armement nantais put se soutenir, durant treize années, de 1765 à 1777, à raison d'une moyenne annuelle de 107 départs pour ce commence (y compris 22 négriers) et d'un nombre égal de retours.

Les armateurs sont ceux que nous connaissons déjà.

81. C 735.

A Saint-Domingue, leurs « commissionnaires » et représentants sont Drouin Pompon et C^{ie}, Shée et Sheridan, Beaugé et Robinière, Dumée, de la Motte, L'Héritier et de Gabriac, Jean-François Bérard, André Black, Clérisse, Lory, Dominique Garderé, Duplessix frères, Pigeot, M^{me} Rey, Jacques Bigot, Cadouche, La Chapelle, Le Lanne, Antoine Le Clerc, Pierre Millot, Julliany et C^{ie}, Bleigeat, Carbonnier, Jean Hillé, d'Arnoncourt, Finel, J. Chamois, Moysé d'Aguilar, Fontenay de Condougnan, Bouchault, Cairon et C^{ie}, Thibaudier, du Pont, Favageau et Rousseau, Le Farge, Soullard..., etc.

Malgré la concurrence anglaise aux Iles, la traite noire reste toujours un des éléments importants du trafic. Elle a été laissée entièrement libre par arrêt du Conseil du 31 juillet 1767.

Le souci du gouvernement royal pour les armements et le commerce maritime est marqué, non seulement par la correspondance suivie entre Versailles et les ports de France, mais encore par le contact direct des autorités du Pouvoir avec les réalités de ce commerce. Le duc de Praslin est à Nantes le 1^{er} septembre 1766 et le duc de Choiseul est de passage dans cette ville le 13 mai 1767. L'un et l'autre s'enquière du trafic. Des états relatifs aux navires expédiés pour la traite sont dressés à leur intention. On peut tirer de ceux-ci les renseignements suivants : de la paix (février 1763) au passage de Praslin sont partis de Nantes, pour les côtes d'Afrique, 108 navires. Par suite des retours non effectués, des accidents de mer et de circonstances diverses, on n'a les données positives que de 73 de ces navires. Ces 73 navires étaient porteurs de cargaisons pour traiter 24.508 noirs. En réalité, la rivalité étrangère et la difficulté des échanges en Afrique n'ont permis que le chargement de 20.935 esclaves, réduits, par la mortalité, à 17.601 introduits aux Iles. De la sorte, les négociants sont autorisés à estimer leur perte, sur les 73 arme-

ments, à 6.907 noirs. — De la paix au passage de Choiseul, sur 126 navires partis pour l'Afrique, on ne possède les résultats que pour 87 de ces bâtiments, pourvus de moyens d'échange pour 31.170 noirs. Leur traite s'est montée à 26.313 esclaves dont 21.343 sont parvenus à destination. La perte doit être évaluée à 9.827 têtes. Il est signalé que 14 navires ont traité un nombre supérieur à celui qui correspond officiellement à la cargaison; les esclaves ainsi introduits sont dus au commerce frauduleux des officiers du bord. Autre observation : durant le laps de temps de quatre années et demie sur lesquelles porte l'état dressé pour Choiseul, deux navires seulement sont revenus directement d'Afrique à Nantes, ayant négocié des produits de la côte de Guinée, poudre d'or, morfil..., etc.⁸².

D'autres états présentés, à la même époque, par les Fermiers généraux (juillet 1767) apprennent que, depuis quinze années, les noirs se vendent aux Iles sur la base de 14 à 1.500 livres un nègre pièce d'Inde, 13 à 1.400, une négresse pièce d'Inde, 900 à 1.100 un négillon ou une négrette. Il faut compter par cargaison un déchet d'un quinzième dont on se débarrasse à raison de 5 à 600 livres la pièce. En évitant toute exagération, le prix commun d'une tête de nègre de cargaison est d'un millier de livres.

C'est précisément ce dont se plaignent, quelques années plus tard, les commerçants nantais : « Les Anglais approvisionnent suffisamment la Martinique de noirs. Les nègres du *Cupidon* n'ont été vendus qu'à raison de 1.120 livres l'un dans l'autre. A ce prix, il n'est pas possible de faire des armements pour Guinée. Brindeau, l'armateur de ce navire, s'offre à fournir la preuve qu'il a perdu 70 % du capital engagé dans l'expédition » (juillet 1773).

Il n'est pas douteux que les profits ne répondirent pas aux frais engagés par l'armement de Nantes au lendemain de la guerre de Sept Ans. Le port de la Loire éprouva de

⁸². C 727-740.

ce côté de grosses déceptions; il subit même des pertes notables. Les Fermiers généraux parlent d'un port de Bretagne qui, en 1772, présente un déficit de plus de 33 millions de sucres, comparativement aux importations de cette denrée durant les six années qui ont précédé la guerre. L'intendant de Bordeaux dira que plusieurs maisons de Nantes ont éprouvé des « échecs considérables ».

Il y a certainement dans les rades antillaises plus de demandes que d'offres et les Anglais y trouvent toujours une clientèle fidèle sans que nos nationaux parviennent à les évincer.

Les dettes impayées qui grevaient le commerce entre la métropole et les Iles vinrent à cette époque peser très lourdement sur l'armement français. Le troc se faisait à valeur égale, et tout ce qui dépassait en marchandises du royaume, surtout en noirs, était reporté à valoir sur les récoltes futures. Les capitaines restaient parfois de longs mois aux Iles, après le départ de leur navire, pour essayer de récupérer quelque argent ou une autre compensation. Aucune sanction n'était mise en vigueur contre les débiteurs de mauvaise foi qui abusaient de la situation sans mesurer les conséquences de l'effondrement du crédit de la colonie. D'année en année, les créances des armateurs avaient grossi, jusqu'à donner à ceux-ci de justes inquiétudes sur le règlement de compte définitif, à les gêner dans leurs opérations financières et les rendre du moins beaucoup plus prudents.

Une dizaine d'années après la signature de la paix, on constate que le commerce français n'a pas encore réparé les pertes que lui a fait subir la guerre. Les expéditions pour la Martinique et la Guadeloupe ont presque cessé, notamment à Nantes. Par suite de l'importation des marchandises étrangères, les cargaisons françaises envoyées aux Iles se soldent par un déficit, d'autant que les habitants ont trouvé dans de moins bonnes récoltes de nou-

veaux prétextes pour ne pas payer (Représentations à M. de Boynes, 3 novembre 1772)⁸³.

A partir de cette date — peut-être, motivés par une intervention plus réelle du Pouvoir ou un progrès dans la production des Iles — les retours à Nantes s'améliorent. On revient pour le sucre aux entrées d'avant-guerre (28.300 barriques de sucre brut et 13.500 de sucre terré en 1773; 26.000 de brut et 17.800 de terré en 1775), les dépassant même largement pour le café et le cacao. Mais, les progrès du trafic n'eurent pas les loisirs de se développer longtemps; une nouvelle guerre vint entraver la liberté des mers. L'histoire des peuples est un perpétuel recommencement; on devait assister au quatrième conflit depuis le début du siècle.

C'est de Saint-Domingue, il va sans dire, qu'arrive le gros des denrées. Dans les années qui précèdent la nouvelle guerre, la Guadeloupe est relativement bien desservie — elle ne l'a jamais été mieux — puisque Nantes lui expédie jusqu'à 12 ou 14 bâtiments. Par contre, la Martinique reste en pleine défaveur. Elle s'en console en organisant son trafic avec la côte américaine. Une lettre de Saint-Pierre nous fixe formellement à ce sujet. Malgré l'arrivée de quelques navires de France, l'île manque de farine et de bœuf, les nègres des plantations en sont réduits à rapiner de toutes parts pour vivre. « Heureusement pour la colonie — dit le correspondant martiniquais — que les Nouveaux Angléterriens sont venus à notre secours pendant la disette dans laquelle nous a laissé la France. Ils nous ont apporté de la farine, du riz principalement et beaucoup d'argent employé à faire ici des emplettes de toutes sortes de marchandises. Ils viennent jeter dans l'île l'or si nécessaire. Notre Conseil souverain avait décidé en mars dernier de les admettre durant deux mois dans nos ports; mais, vu les besoins, le Général et l'Intendant étant

83. C 735.

eux-mêmes intervenus près des commissaires de la colonie, l'assemblée des négociants et des capitaines, à l'unanimité des voix, s'est prononcée pour leur admission » (15 mai 1776)⁸⁴.

Si l'on s'en rapporte aux déclarations faites à l'Amirauté par certains capitaines, au retour de leur expédition, le commerce, même à Saint-Domingue, à la veille du nouveau conflit, n'offrait pas toutes les facilités désirables.

Quand le *Marquis-de-la-Chalotais* parvient au Cap Français le 13 avril 1777, les sieurs Mayer, correspondants de l'armateur Peletier-Dudoyer, font observer au capitaine du navire que les affaires sont « des plus mauvaises ». Les magasins sont remplis de toutes sortes de comestibles, et il n'y a pas apparence de pouvoir se défaire d'une cargaison. Depuis longtemps, la sécheresse désole l'île. « Tous les navires français étaient obligés de s'en retourner avec leurs marchandises apportées d'Europe. » D'ailleurs, il n'y a pas de quoi constituer une nouvelle cargaison. Observations confirmées par d'autres insulaires. Six jours après avoir touché Saint-Domingue, le *Marquis-de-la-Chalotais* faisait retour vers la France. Poussé, par le besoin de réparations à Charlestown, il trouva heureusement dans ce port à échanger sa cargaison contre du riz et de l'indigo.

Quelques mois plus tard, l'*Essai* à Gruel, le *Lynx* à Chaurand, la *Thérèse* à Peletier-Dudoyer, chargés, pour le Cap, de sel, de vins et d'étoffes, subissent le même sort. N'ayant pu se débarrasser de leur cargaison, ils reviennent par Charlestown où ils prennent, non seulement du riz et de l'indigo, mais encore du tabac, des peaux de cerfs et de l'acajou.

Les noirs de la côte d'Afrique trouvent plus d'amateurs que les produits de la métropole, car les déclarations à l'Amirauté rapportent qu'en 1776, 18 navires de Nantes ont vendu aux Iles 6.340 esclaves ; qu'en 1777, 5.250 es-

claves y furent amenés par 20 navires; et que, malgré les risques du conflit avec l'Angleterre, 12 bâtiments du port de la Loire en débarquèrent près de 4.700, l'année 1778. Ce n'est pas en espèces monnayées cependant qu'était payée la marchandise noire; il fallait que les colons trouvassent des denrées d'échange ou que les vendeurs fissent encore des concessions à crédit⁸⁵.

*
**

Guerre d'Indépendance américaine et vexations intolérables de l'Angleterre qui ont précédé la déclaration d'hostilités (1778). — Le roi assure la liaison avec les Iles. — La période entre le traité de Versailles (1763) et la Révolution marque encore, à Nantes, un progrès, pour le nombre des expéditions, le tonnage des navires et le chiffre d'affaires. 150 départs sont effectués en 1785. La porte est largement ouverte aux réexportations des ports français. — Aux Iles, les idées d'indépendance vis-à-vis de la métropole et de libre échange progressent. — Sous prétexte d'aider nos alliés américains, le nombre des ports francs est augmenté. — Etat de l'armement nantais durant les dernières années de l'ancien régime. — Les résultats du trafic noir. — Industrie sucrière, à Nantes depuis son origine, favorisée par l'exemption des droits des grosses fermes. — Emotion causée dans le port de la Loire par les premiers troubles révolutionnaires à Saint-Domingue.

Au cours de la guerre d'Amérique, la mer des Antilles sert encore de champ clos aux chefs d'escadres anglais et français qui, durant deux années, s'y embusquent, cherchant à surprendre l'adversaire, se poursuivent sans parvenir à des engagements concluants et cherchent à acquérir quelques nouvelles possessions.

Vergennes signe la reconnaissance de l'indépendance des Etats-Unis le 6 février 1778. C'est, après bien des hésitations et des sacrifices sur mer, la guerre avec l'Angleterre à laquelle prennent part deux autres puissances coloniales,

l'Espagne et la Hollande. Cette fois, grâce aux persévérants efforts de Maurepas, Machault, et Choiseul, la France engage la lutte dans des conditions favorables et de façon à en imposer à notre rivale. Nos îles servent de bases d'opérations et de lieux d'hivernage. C'est de la Martinique que d'Estaing va porter secours en Géorgie aux Américains; c'est de Saint-Domingue que de Grasse, avec des troupes de renfort prélevées sur la colonie, part pour Chasapeake faire échec à l'amiral Hood et tendre la main à nos alliés pour la prise de Yorktown (19 octobre 1781).

La Dominique — où Guichen eut une rencontre avantageuse avec Rodney — Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Grenade, Saint-Eustache, Saint-Martin, Saba, La Barbade, Tabago, Saint-Christophe sont, tour à tour, l'objet d'attaques ou d'occupations. Cependant, nos principales colonies sont bien défendues et restent inviolées. Le fait le plus retentissant est la défaite de Saintes où Rodney et Hood joignirent leurs forces pour venger l'Angleterre des succès de l'amiral de Grasse. Le 8 avril 1782, celui-ci quittait la Martinique avec un convoi de 150 bâtiments marchands à destination de Saint-Domingue, d'où il devait aller surprendre la Jamaïque. Pendant quatre jours, Rodney suivit la marche de nos vaisseaux à travers les îles; enfin, le 12, près de l'archipel des Saintes, Rodney attaqua avec 37 vaisseaux contre 32. Grasse fut fait prisonnier sur la *Ville-de-Paris* où, dit-on, trois matelots seulement restaient sans blessures. Encore fut-il heureux que le convoi marchand ait eu le temps d'atteindre Saint-Domingue.

Le roi ayant à fixer pour les assurances maritimes le départ de la prime de guerre informait le Grand Amiral que c'est l'insulte faite au pavillon français par l'escadre anglaise, s'emparant le 17 juin 1778 des frégates la *Licorne* et la *Pallas*, qui le mit dans la nécessité d'user de représailles : « C'est de ce jour que l'on doit fixer le commen-

cement des hostilités commises, contre mes sujets, par l'Angleterre » (Lettre du 5 avril 1779). Le 17 juin est la date également du combat victorieux de la *Belle-Poule* contre la frégate anglaise l'*Aréthuse*. La bataille indécise d'Ouessant fut livrée quelques semaines plus tard (27 juillet).

Mais bien avant cette époque de guerre ouverte, fidèle à ses procédés antérieurs et abusant de sa maîtrise des mers, l'Angleterre commença ses vexations et ses « brigandages » contre notre marine marchande. Les faits sont multiples; nous ne pouvons qu'en mentionner quelques-uns se rapportant à l'armement de Nantes.

Dès la fin de 1775, sans prétextes, notre rivale commence à arraisonner certains navires français. Le 27 décembre, à hauteur du Môle-Saint-Nicolas, la *Constance* est visitée par une frégate anglaise et, au proche des Bermudes, une autre frégate lui envoie deux coups de canon. Dans le voisinage de Gorée, occupé par la France, à Portudal où un comptoir porte le pavillon français, le capitaine de la *Grue* cède à l'invitation à dîner d'un capitaine anglais, venu mouiller à ses côtés. Assuré de la personne du capitaine français, l'Anglais lui signifie qu'il est son prisonnier en exécution des ordres du gouverneur du Sénégal. La *Grue* fut mise au pillage, l'équipage fait prisonnier, puis renvoyé en direction de l'Amérique ou de l'Angleterre. Notre gouverneur de Gorée dépêcha une frégate pour aviser la Cour des événements qui venaient de se passer (juillet 1776).

Dans le cours de 1777, signalons, entre autres, le cas du *Duguesclin* qui est arrêté ou poursuivi quatre fois dans le trajet de retour de Saint-Domingue à Paimbœuf : par une corvette chargée de troupes anglaises allant à la Jamaïque, par une frégate de 40 canons qu'il esquivé grâce au brouillard, par une goëlette de Boston qui le rejoint après douze heures de chasse, enfin, à la hauteur de Belle-

Isle, par quatre vaisseaux et une frégate qui, par ruse, arbore le pavillon français.

Le *Succès*, après avoir essuyé un temps furieux, se voit dans la nécessité de relâcher au plus près sur les côtes d'Amérique. Entré dans la baie de Chesapeake, il fait appel à l'aide d'une frégate anglaise. Au lieu des charpentiers annoncés, ce sont des hommes armés qui descendent du canot de secours, se jettent sur le navire français et s'en emparent.

La vaste baie de Chesapeake dans la Virginie offrait un magnifique abri aux bâtiments marchands manquant de bois ou d'eau, désemparés ou endommagés par la mer; ils y sont souvent attirés, mais ceux qui s'y réfugient tombent dans un piège et deviennent la proie des Anglais. C'est encore ce qui arrive à l'*Arc-en-Ciel* qui voit tout son gréement haché par les tirs d'un vaisseau de guerre de 64 canons qui s'y cache. Le français dominant de la bande, l'équipage l'abandonne pour se sauver en chaloupe. Il ne reste plus au capitaine que le parti de mettre le feu à son navire pour éviter qu'il ne tombe avec la cargaison aux mains de ceux qui l'ont violenté.

L'*Oracle* est emmené de force, par un brick anglais, à la Nouvelle York et mis en demeure de rapatrier des nationaux français provenant de 23 navires marchands capturés (23 février 1778). Ce service commandé ne lui épargna pas d'être mitraillé à sa sortie du port. Toute la cargaison, provenant de la Guadeloupe, avait été prise par les Anglais ou réalisé par le capitaine pour subvenir aux besoins de l'équipage et à l'entretien du navire.

On ne compte plus dès cette époque les navires arraisonnés dans la mer des Antilles et sur les côtes de la Nouvelle Angleterre, souvent sans ménagements pour les marchandises, bien au contraire⁸⁶.

⁸⁶. Nous manquerions cependant à l'exactitude historique en passant sous silence qu'après avoir été visités, le *Saint-Augustin* de Nantes et l'*Américain*

Dans les eaux européennes, les coups de force ne manquent pas moins. L'*Utile* de la Rochelle est pris par un corsaire de Jersey et emmené à Waterford en Irlande. Le *Pompée* de Nantes est déclaré de bonne prise à Gibraltar. Du port de la Loire également, le *Jeune-Henry* de 450 t. qui, désemparé après un combat de plusieurs heures à hauteur du cap Ortegale, est amariné et conduit à Douvres. De Saint-Nazaire part, le 12 octobre 1777, un modeste morutier, le *Dauphin* de 50 t. monté par cinq hommes. A Paimbœuf, il embarque treize passagers anglais qui demandent le passage pour Saint Pierre et Miquelon. Bien mal en prit au petit navire. A peine au large, les passagers réduisent l'équipage à l'inaction, s'emparent du bateau et des vivres et font route pour la Virginie. Le bateau ne fut pas rendu et le capitaine resta contraint de « vendre ses hardes » dont il vécut jusqu'à ce qu'il trouvât un embarquement pour la France⁸⁷.

L'Atlantique est de nouveau empoisonnée par la « vermine anglaise ». Albion maintenant — si elle en a eu parfois — n'a plus d'égards pour la France qui ne dissimule point ses sympathies pour les Insurgents. Les capitaines de ses vaisseaux de guerre et de ses corsaires déclarent ouvertement qu'ils ont l'ordre de saisir tous les bâtiments français sur les côtes de l'Amérique anglaise et, de fait, d'Europe en Amérique, ils cherchent à s'emparer de tout ce qui, sur leur chemin, porte notre pavillon. Les prises faites dans les eaux américaines sont envoyées à Saint-Augustin en Floride, New-York ou Halifax, où les équipages attendent une occasion d'être rapatriés, à moins qu'ils ne soient mis au service de la cause anglaise.

Nous constatons encore ici que ces équipages se laisserent souvent capturer sans faire preuve d'esprit combattif.

de Saint-Malo reçurent des Anglais une offre de rafraîchissements et le capitaine de la *Victoire*, appartenant à Mosmeron, déclara que le capitaine d'un vaisseau anglais de 70 canons le « traita fort honnêtement ».

⁸⁷. Rapports des Capitaines, B.

Aussi, faut-il rendre hommage à ceux qui firent honneur, sous ce rapport, au pavillon de la marine marchande. La *Pallas*, de la glorieuse cité de Saint-Malo, nous a laissé un bel exemple de défense. C'était un navire de 750 t. et 30 c., commandé par Denis de Kerloguen. Rejoint par un anglais de même force, venant de New-York, les équipages en vinrent à « s'insulter de bord à bord » et à lutter de corps à corps. L'agresseur finit par plier et fit retraite à la faveur de la nuit. La *Pallas* avait tiré 188 coups d'artillerie, sans compter les pierriers et la mousqueterie. Il restait fort endommagé par les boulets adverses qui avaient arraché ses mâts et ses manœuvres et il comptait plusieurs blessés. Si 17 hommes de son équipage avaient déserté à Lookout-bay où les vents l'avaient conduit en revenant de Saint-Domingue, il ramenait de la Caroline, outre une cargaison de tabac, 47 matelots français provenant de vaisseaux capturés ou naufragés⁸⁸.

Si telles furent les dispositions hostiles de l'Angleterre de longue date avant la déclaration de guerre, aucun frein ne vint tempérer ses attaques après l'ouverture officielle des repréailles.

Jamais, en effet, notre marine marchande n'eut à subir des pertes comme alors.

De son armement de 1778 pour l'Amérique qui se chiffre à 98 départs, le port de Nantes perdit 58 unités capturées — sans parler de 5 naufrages et deux bâtiments mis hors service⁸⁹. En décembre 1778, c'est-à-dire six mois à peine après la déclaration des hostilités, on estimait la perte des

⁸⁸. Dans les rapports de 1778, la *Pallas* est portée avoir été armée à Saint-Malo par Grimaud et être partie le 12 décembre 1777, cependant nous la retrouvons aux armements de Nantes en 1779, appartenant à Charet et Ozenne, toujours sous le commandement de Denis Cottineau de Kerloguen (B 4596).

⁸⁹. Ces 58 unités se dénombrent comme il suit : 48 prises sur la route des Iles; 3, sur celle d'Afrique; 5, sur celle de Pierre et Miquelon; 2, sur celle de Charlestown.

navires faisant le commerce de Nantes aux Iles à 76 %, et à 69 % les pertes de Bordeaux⁹⁰.

Ce début, on le conçoit, porta la stupeur dans les ports de l'Atlantique.

L'année suivante (1779), le roi dut fréter 25 navires à Nantes pour assurer la liaison commerciale avec les Iles et il continua à ses risques la majeure partie du trafic de ravitaillement. Cependant, il ne faut pas méconnaître le mérite des intrépides armateurs comme Peltier-Dudoyer, Mosneron-Dupin, Charet et Ozenne, Perrotin, Dacosta, Lincoln, Arnous, G. Richard, Espivent, Chaurand... et quelques autres qui, en dépit d'une guerre aussi meurtrière, persistèrent dans leurs entreprises, le plus souvent avec de très faibles transports parce que leurs plus fortes unités avaient été capturées ou mises à la disposition du roi.

Jusqu'en 1783, on observe annuellement une cinquantaine de départs pour l'Amérique (y compris la Nouvelle-Angleterre, l'Afrique et l'Île de France), tant au nom du roi que pour le compte des armateurs, et les captures par l'ennemi sont d'une dizaine par an. L'année la plus basse pour le trafic local (1780), les cargaisons de retour à Nantes furent réduites à 4.000 barriques de sucre.

Vu les forces dont disposait alors la France sur mer, on ne s'explique pas le désastre, pour notre commerce, du début de la guerre d'Indépendance, si ce n'est par l'imprévoyance de l'armement et du gouvernement royal.

Les négociants maritimes, cependant, n'avaient point attendu le fait de guerre déclarée pour en appeler au roi contre les rigueurs de l'Angleterre. Par l'entremise de la chambre de commerce de La Rochelle, les commerçants de cette ville réclamaient sa protection : « De toutes les places maritimes du royaume, plus de 600 vaisseaux, por-

⁹⁰. Au départ des Iles pour Nantes : 37 pris et 12 arrivés à destination; au départ de Nantes : 27 pris et 8 arrivés aux Iles. C 673.

tant une partie de la fortune des négociants français, ont été expédiés aux Indes, en Afrique, à l'Amérique... Nous sollicitons d'envoyer une escadre au-devant de ces navires pour en écarter les croisières ennemies. L'expérience fatale de la dernière guerre où les bâtiments sans convoi devinrent tous la proie de l'ennemi, la perte des matelots qui arrêtaient les expéditions commerciales et les armements des flottes royales, tout nous porte à demander vivement l'aide de Sa Majesté » (25 mars 1778).

Étaient surtout à craindre une vingtaine de corsaires de 10 à 14 canons, armés à Guernesey et Jersey, qui jetaient la terreur dans la Manche et l'Atlantique. Cette « tourbe » était commandée par des marins français fugitifs qui connaissaient les moindres replis de nos côtes. Saint-Malo ne s'en inquiétait pas moins que La Rochelle et Nantes. Il importait avant tout de détruire ce repaire de pirates.

Sartine répondit que le roi avait donné des ordres en conséquence et que toute atteinte au commerce devait être signalée au comte d'Orvilliers, lieutenant général des armées navales à Brest.

On voit dès lors apparaître quelques « escorteurs » dans les eaux françaises : la frégate du roi, la *Pallas*, se met à la disposition des navires de la Loire; l'*Oiseau*, commandé par Kergariou, offre ses services à Belle-Isle pour des bâtiments qui désireraient être escortés; la *Courageuse* va chercher, au Passage, le *Vigilant* de Nantes qui, venant très richement chargé de Saint-Domingue, a dû se réfugier dans ce port espagnol.

En même temps, Louis XVI encourage les armateurs des ports du royaume à construire eux-mêmes des corsaires.

Pour obéir aux suggestions de Sartine, les juges et consuls de Nantes, lancent une souscription pour les armements de la course. De nombreux trafiquants font aussitôt preuve de grande générosité : Desridelières-Leroux, Bou-

teiller et fils, Arnous et fils, de Luynes père, de Montieu, Drouin... s'inscrivent pour dix actions de mille livres, — Perissel, Wittelsheim, Sstrich, Leray et Charet, Rozée, Deurbroucq... pour cinq ou six actions (juillet 1778).

L'année suivante, des négociants de Paris, les sieurs Desgranges et C^e, décident de confier aux chantiers de la Loire — sous la direction de Jean Ballan l'aîné, armateur réputé de Nantes — la construction de six frégates, chacune de 36 canons et 400 hommes d'équipage, et deux corvettes, chacune de 14 c., 12 pierriers et 120 h.. Dans le dessein des négociants de Paris, trois frégates et une corvette devaient croiser ensemble sur les côtes françaises et représenter une force capable d'attaquer et de faire des prises. Les fonds nécessaires étaient estimés à deux millions et demi que les sieurs Desgranges offraient en actions de 120 livres.

Nous sommes mal informé des convois escortés durant cette guerre. La Motte-Piquet, d'Estaing, de Grasse... eurent mission d'en organiser au départ de l'île d'Aix, de Quiberon et de Brest. Les mêmes plaintes, les mêmes inconvénients que durant la guerre de Sept Ans se présentèrent, dus au manque de dispositions rationnelles. Sartine écrivait à La Villehélion que 100 navires, partis les premiers jours de janvier 1779, tant du Port au Prince que du Cap, avaient été protégés seulement jusqu'au débouquement des Iles, malgré les ordres formels donnés pour qu'ils fussent convoyés de terre à terre. Le Ministre regrettait, en outre, d'apprendre que d'autres navires avaient quitté la Martinique et la Guadeloupe sans attendre une escorte. En hâte, des instructions étaient données à Brest et Rochefort pour envoyer les forces disponibles au-devant de ces navires marchands (25 février 1779).

D'Egremont en Angleterre, un prisonnier sur parole, le sieur Ecorcheville, capitaine du *Dragon*, faisait part que son navire avait été capturé, le 13 février 1779, par le cor-

saire le *Hasard*, « à la vue du convoi » et sans qu'aucun vaisseau du roi, ni aucun navire marchand, lui ait apporté secours. Ecorcheville résista plus d'une heure au corsaire anglais et il n'était qu'à une lieue, et demie sous le vent du commandant de l'escorte. « Le capitaine du corsaire a déclaré que depuis trois jours il naviguait parmi notre convoi et qu'il avait distingué les navires armés et ceux qui ne l'étaient pas »⁹¹.

D'une déclaration de l'armement de Nantes, on doit inférer qu'il fallut au ministère la nomination du maréchal de Castries pour que les expéditions d'Amérique obtinssent une protection efficace. Au début des hostilités, les bâtiments marchands auraient été « abandonnés à eux-mêmes » et seraient devenus « la proie de l'ennemi ». Enfin « sous votre administration — est-il écrit à Castries, — ces navires défendus par des convois respectables ont été préservés des Anglais » et les commerçants terminent en rappelant les pertes immenses causées par la « malheureuse destinée » d'une flotte partie de l'île d'Aix le 2 septembre 1782 (Lettre du 8 janvier 1785)⁹².

À l'exception de quelques bâtiments qui semblent avoir mis une certaine complaisance à se laisser « porter par les vents » sur les côtes d'Amérique — comme le *Diamant* qui s'ouvre malencontreusement sur les récifs et met à jour une cargaison d'équipements destinés aux insurgents et la *Charmante-Adélaïde* qui, mouillant par un hasard fortuit à Chincoteagne, fait profiter les habitants du Maryland de ses caisses de drogueries — le port de Nantes ne fut point mêlé aux opérations sur le Nouveau Continent.

91. Escortes et convois, C 684. Guerre Maritime, C 686-7. Course, C 688, C⁹ et Rapports des Capitaines B.

92. C 737. Notons, à titre de mémoire, que l'opinion des armateurs de Nantes ne s'accorde pas avec celle des auteurs de l'*Histoire des Colonies* qui estiment que notre flotte eut durant la Guerre d'Indépendance, comme principal objectif, la défense de nos colonies et de notre commerce : « Le système des convois — prétendent-ils — parce qu'il put être appliqué avec des forces plus effectives que dans les guerres antérieures, réussit d'une manière satisfaisante ».

On a dit que Beaumarchais, devenu le champion de l'indépendance américaine, avait monté une entreprise avec le concours de négociants nantais, de Montieu et Carrier, pour transporter des secours de toutes natures en Amérique⁹³. Nous n'avons rencontré que l'*Aimable-Eugénie* qui lui appartient, ou qui fût armé pour lui, à Nantes. Ce navire construit sur les chantiers de la Loire, fort de 600 t. et 28 c. appareilla le 6 octobre 1782. Le registre d'armement porte qu'il fit naufrage et fut désarmé à Porto-Plate le 23 mars de l'année suivante.

Le traité de Versailles, signé le 9 septembre 1783, faisait oublier les humiliations du traité de Paris ; la guerre qu'il clôturait avait infligé un recul à l'hégémonie de l'Angleterre et à son monopole d'outre-mer. Outre ses établissements et comptoirs des Indes, la France recouvrait : Tabago et Sainte-Lucie dans les Antilles, Saint-Pierre et Miquelon dans l'Amérique du Nord, Gorée et le Sénégal en Afrique.

Frappé dans son amour-propre, par la capitulation de Cornwallis, le gouvernement anglais, depuis 1782, négociait à Paris. La chute du ministère tory rendait la paix possible. Ce sont ces raisons qui fondèrent notre commerce à reprendre espoir dans ses destinées dès le début de 1783.

La veille encore, le roi, avec 28 navires affrétés, assure la majorité des expéditions entre Nantes et Saint-Domingue. Pas un négrier n'ose affronter les mers. Et l'année même de l'accord de Versailles, 113 navires sont lancés, par les trafiquants de Nantes, sur les Océans, vers les terres lointaines : 66 sont destinés aux Iles d'Amérique, 34 aux côtes africaines. Nous ne faisons pas état des bâtiments d'autres ports français qui se font armer à Nantes. Le Domaine d'Occident, bien placé pour être exactement renseigné, mentionne, des Iles, la rentrée de 107 navires.

93. R. Lafon.

C'est mieux encore en 1784, avec la garantie certaine de paix. L'armement parvient à assurer le voyage en droiture de 121 navires pour les Iles d'Amérique (100 pour Saint-Domingue, 11 pour la Guadeloupe, 6 pour la Martinique et 4 pour Cayenne) et de 20 négriers. De son côté le Domaine d'Occident enregistre 148 navires venant des Iles, déversant sur les quais de Nantes : 37.000 barriques de sucre terré et brut, 6.500 boucauds de café, 3.600 balles de coton, sans parler de l'indigo, du cacao, des cuirs, des bois et des défenses d'éléphant compris sous l'appellation de morphil. L'année 1785 présente le record de l'armement avec 113 départs pour les Iles et 37 pour l'Afrique. L'importation de 43.540 barriques de sucre pour cette même année n'a jamais été dépassée.

On assiste à plus qu'une renaissance surprenante du trafic maritime qui avait semblé mortellement frappé en 1778, mais à un brusque essor qui dut dérouter les prévisions. Durant la période qui précéda la déclaration de guerre, la moyenne annuelle avait été de 107 navires armés, par le commerce de Nantes, pour les Iles d'Amérique et l'Afrique. Or, de 1778 à 1782, d'après les sources authentiques, nous avons dénombré 98 unités enlevées par les Anglais et 11 naufrages. Nantes bénéficia, il est vrai, de prises faites par nos armes, — 8 navires pris aux Anglais figurent aux expéditions de 1781, — cependant, il fallut le développement des chantiers de construction et, de nouveau, l'engagement de gros capitaux, pour l'achat d'unités construites à l'étranger, afin de faire face si rapidement et si largement à la reprise du trafic.

La période à laquelle nous touchons, comprise entre le traité de Versailles et 1792, a été d'ailleurs la plus abondante, sinon la plus profitable, pour le commerce maritime de Nantes. Par le nombre et le tonnage, la flotte commerciale n'a cessé de progresser depuis le début du siècle ; la traite noire et l'importation des denrées coloniales

atteignent leur plus haut point. Ce mouvement, il va sans dire, se répercute sur les industries nées du trafic des colonies, sur la Loire même et dans le royaume.

On peut avoir une idée de l'activité de Nantes à cette époque en ajoutant aux opérations des navires de son port, le mouvement d'autres navires français. Depuis la dernière guerre, un certain nombre de bâtiments, des côtes de la Manche principalement, de Brest, Morlaix, Cherbourg, Le Havre, Dunkerque... ont pris l'habitude de se faire armer pour les Iles à l'abri des rives de la Loire et ils y apportent leur cargaison de retour. La pêche à la morue apporte son contingent à l'activité des échanges. Un courant d'affaires s'établit aussi, au moyen de l'armement local et de bâtiments étrangers, avec l'Espagne, l'Italie, les Flandres. Hambourg et Riga figurent aussi aux congés donnés par l'Amirauté. Il ne faut pas oublier qu'une partie importante de nos denrées coloniales est réexportée. Sur les millions de denrées introduites dans les ports du royaume une partie seulement suffit à la consommation nationale.

S'il fallait rappeler l'activité du port de la Loire avant 1792, il faudrait aussi montrer le reflet de la prospérité des affaires sur la ville elle-même, évoquer la riche perspective de ses quais où les familles d'armateurs se plaisaient à étaler leur aisance ou leur fortune. De nos jours, nous conservons les vestiges de ces demeures, généralement représentatives ; elles nous font surtout regretter le peu d'intérêt qu'on porte à leur souvenir et la disparition des aménagements mobiliers intérieurs. Le plus remarquable qui nous reste est l'exposition de ferronnerie d'art qui agrémente leurs façades. Le caractère Louis XV de la plupart de ces demeures indique un temps où la paix et la prospérité des affaires permirent aux trafiquants maritimes de telles dépenses somptuaires. Certains hôtels des cours Saint-André et Saint-Pierre, d'une époque posté-

rieure, attribués également à des fortunes d'origine commerciale, dénotent un goût indiscutablement plus raffiné qui a subi déjà une étape. En s'éloignant des rives de la Loire, les familles des trafiquants ont su faire choix du plus beau quartier de l'ancienne ville.

On a pu attribuer, au fléchissement dans la prohibition en matière coloniale, le développement du commerce maritime de la dernière époque du xviii^e siècle. L'admission même restreinte des étrangers aux Iles semble, en effet, avoir favorisé encore la mise en valeur de celles-ci ; malgré la hausse des prix, la France tira avantage de l'augmentation des produits.

Notre commerce ne voulut pas en convenir et persista dans son opposition, n'admettant aucune licence, aucune compromission avec les étrangers, à l'exception des Espagnols. Ses griefs et ses plaintes reprirent dès la cessation des hostilités et le rétablissement de la liberté des mers.

Aussitôt les préliminaires de la signature de Versailles, le roi avait remis en vigueur le principe, en faveur des navires français, du privilège colonial. Toutes les permissions du temps de guerre devaient être retirées aux neutres ; les lois prohibitives étaient, encore une fois, remises en vigueur ; des primes importantes à l'introduction française des noirs, instituées ; le commerce colonial était étendu à de nouveaux ports de la métropole, à tous ceux qui, à moyenne marée, pouvaient recevoir des navires de 150 tonnes au moins⁹⁴.

Toutes ces mesures témoignaient des bonnes dispositions du roi pour la métropole et étaient susceptibles d'apaiser les doléances de nos trafiquants si leurs vues eussent dépassé l'horizon des intérêts particuliers.

Les primes (100 livres par tête) à la traite française dénotent clairement que la main-d'œuvre dans certaines Iles : la Guadeloupe, Cayenne, Sainte-Lucie et Tabago, reste

94. C 736.

très inférieure aux besoins. Même, en vue d'approvisionner la partie sud de Saint-Domingue, un encouragement de 200 livres, argent de France, est promis à nos armateurs, par esclave importé au port de Cayes-Saint-Louis. Une conséquence imprévue pour ceux-ci fut l'ouverture des trois Iles que nous venons de citer, à la traite étrangère, à condition que les noirs ainsi introduits seraient frappés d'un droit de 100 livres devant servir au paiement des primes françaises. Quelque temps plus tard, Sainte-Lucie qui, sans doute, manquait de débouchés, était autorisée à exporter son sucre brut à l'étranger⁹⁵.

A l'encontre du principe de l'Exclusive, l'arrêt du 30 août 1784 qui donnait accès à l'étranger dans sept ports, ou entrepôts, de nos Iles, jeta « la douleur et la consternation » dans les villes maritimes de la métropole en relations directes avec celles-ci. Les ports désignés étaient : le Carénage à Sainte-Lucie, — Le Cap, Port-au-Prince et Les Cayes à Saint-Domingue, — Saint-Pierre à la Martinique — Pointe-à-Pitre à la Guadeloupe, — Scarborough à Tabago⁹⁶. On doit se souvenir que déjà, en 1767, deux ports, le Carénage pour les Iles du Vent et le Môle Saint-Nicolas pour Saint-Domingue, avaient été ouverts au trafic étranger, limité, il est vrai, à des articles déterminés. Le Môle Saint-Nicolas ne fut pas maintenu dans le régime de liberté.

Cette mesure du gouvernement royal fut interprétée avec quelque exagération, véritablement comme si les prohibitions d'octobre 1727 venaient d'être rapportées. Les directeurs du commerce de Guyenne observent que si des avantages étaient demandés par les colons, il ne convenait pas, pour autant, de « sacrifier » la métropole aux colonies. En quelques instants, tous les trafiquants de Nantes intéressés sont unis dans un mouvement de protestation. Ils

95. C 737.

96. C 736.

adressent à la Cour un Mémoire au bas duquel figurent 122 signatures de sociétés et de commerçants notables, députent des leurs à Versailles, aux Etats, au Parlement de Bretagne. « Il est essentiel, écrit le procureur syndic des Etats, de prouver le plus tôt possible que les armements diminuent dans les ports, ainsi que les constructions, et que le travail manque aux ouvriers et matelots⁹⁷. » On reprenait espoir à la pensée que l'arrêt serait forcément révoqué. Toutefois, de Castries estimait qu'il n'aurait point d'effets funestes.

Il s'agissait surtout, en la circonstance, de donner satisfaction aux Américains de la Nouvelle Angleterre, devenus les amis et alliés de la France. Le commerce de nos Iles était maintenant pour eux, les Bostonnais et les Rhode-Islandais principalement, une branche d'activité à laquelle ils tenaient essentiellement. L'article 32 du traité d'alliance du 6 février 1778 maintenait, en leur faveur, l'ouverture des ports francs.

On le conçoit, aucun obstacle ne vint des Iles : les assemblées constituées réclamaient hautement la liberté pleine et entière des échanges, les Administrateurs reconnaissaient la nécessité d'une plus large compréhension du trafic, les colons s'étaient assez plaints de la disette, causée par les manquements de la métropole, pour ne pas se féliciter du coup de canif si opportunément donné au contrat de 1727. Des insulaires vont eux-mêmes nous instruire des sentiments de leur milieu. Certains parlent avec naturel et pondération, comme ce correspondant d'un habitant des

⁹⁷. Si cette assertion de juillet 1785 est sérieuse, nous ne savons l'expliquer en rapport de l'essor donné aux départs de Nantes pour le commerce des Iles d'Amérique à cette époque (141 navires en 1784, 149 en 1785, y compris la traite). Et cependant nous devons rapprocher l'opinion du procureur des Etats, de celle d'un armateur de Nantes, le s^r Taillebois, qui, quelques mois auparavant, s'exprime ainsi : « Nous n'avons pas un seul navire sur nos chantiers, tous les charpentiers, calfats et autres ouvriers employés dans les constructions de Nantes et Palmbouf, beaucoup de matelots même, sont devenus portefaix, mendiants, et plusieurs se sont expatriés » 19 octobre 1784. C 737.

Iles alors à Paris et qui, de Saint-Domingue, écrit, avant la décision du Conseil du roi : « La paix, mon cher ami, semblait à votre départ nous promettre l'abondance, cependant nous nous trouvons sur le point de manquer des choses les plus urgentes. Nos denrées ne se vendent plus, ou bien il faut les donner à vil prix. On ne nous apporte que fort peu de nègres, tout en les payant 2.000 livres et plus. Le fret est à 20 deniers par livre et nous ne trouvons pas à faire nos chargements.

« Ne pourrions-nous pas attribuer cette situation aux obstacles qu'on a voulu mettre à l'entrée des étrangers dans nos ports, avant que la Cour ait prononcé sur leur sort et le nôtre. La colonie attend avec impatience l'issue du traité de commerce entre la France et la nouvelle puissance de l'Amérique ; chacun de nous croit y voir le terme de la dépendance servile sous laquelle nous fait gémir le commerce national. La concurrence heureuse du commerce américain pourra seule rendre à la colonie le libre essor dont elle a besoin... Les colons pourront s'affranchir de leurs anciens maîtres.

« Il est de la dernière conséquence de mettre sous les yeux du ministre des vérités essentielles qu'on cherche à déguiser :

« 1^o La colonie n'a pas aujourd'hui la moitié des noirs nécessaires à sa parfaite exploitation et le commerce national ne saurait en fournir suffisamment.

« 2^o Dans les temps de disette qui se renouvellent malheureusement tous les ans à la saison sèche, les Américains peuvent seuls nous fournir à prix convenable le riz et les salaisons nécessaires pour la nourriture de nos esclaves et les bois de construction de nos bâtiments.

« 3^o La tyrannie du commerce ne se fait pas moins sentir dans l'achat de nos denrées que dans la vente des marchandises venues d'Europe » (1^{er} octobre 1783)⁹⁸.

Voici l'opinion, postérieure au 30 août 1784, d'un officier du roi aux Iles du Vent, Verdun de la Crenne, adressée à Delaville, négociant connu de Nantes : « Je crois être fondé à persister dans l'idée que j'ai toujours eue que le commerce de France s'est trop facilement alarmé de tout ce que je vois, de tout ce que j'entends et j'entends tout le monde, particulièrement les capitaines marchands. Les abus, bien loin d'avoir augmenté depuis l'Arrêt, ont au contraire considérablement diminué, parce que la surveillance a été beaucoup plus sérieuse et plus active...

» Il vient beaucoup d'Américains à Saint-Pierre de la Martinique et à la Pointe-à-Pitre. Leurs cargaisons ne peuvent faire de tort à notre commerce, car elles sont de bois, d'animaux vivants et de morue.

» Des bâtiments anglais sont venus directement d'Irlande, mais sont sortis sans pouvoir vendre.

» Si la terreur panique qu'à pris le commerce de France l'empêchait d'envoyer des navires aux colonies, les colons seraient vraiment fondés à se plaindre.

» Je n'ai pas encore vu Sainte-Lucie et Tabago. La plus grande contrebande est dans ces deux îles. J'ai déjà pris des moyens pour la réprimer » (1785)⁹⁹.

Un renseignement de la même année apprend que les Anglais attirent les denrées de nos colonies, principalement l'indigo et le coton, au moyen de fortes primes.

Depuis plusieurs années déjà, on se le rappelle, les habitants de nos Iles étaient en rapport avec les Nord-Américains. Grâce à ces derniers, les sous-produits des raffineries, jetés jadis aux animaux dans les savanes, avaient trouvé un débouché rémunérateur. Progressivement les relations se firent plus suivies et comme les Américains armaient à bien meilleur compte que les Français, ils pouvaient céder leurs produits à meilleur marché. Quoi qu'il en soit, nos alliés profitèrent largement des facilités com-

merciales qui leur furent offertes. D'après un aperçu de leurs importations, on observe qu'ils viennent dans nos Iles, de Géorgie, des Carolines, de Virginie et du Maryland, du Jersey et de Pensylvanie, apportant des légumes, des bestiaux, des pelleteries, des bois, des charbons, du riz, du tabac, du beurre et du fromage. Leurs retours étaient en sirops et tafias, mais aussi en sucres.

La concurrence de nos alliés s'ajouta ainsi à celle de nos rivaux traditionnels, les Anglais, et l'on comprend, de ce fait, la contrariété de nos nationaux. Le Pouvoir, avec quelque raison, incita ces derniers à développer leurs importations en farines et en noirs surtout, afin d'atténuer au moins les plaintes des insulaires.

Jusqu'à la fin du régime de l'Exclusive, maintenant de l'Exclusive mitigée, le commerce français fit état, près du gouvernement royal, de cas, fortuits semble-t-il, d'expéditions malheureuses. Même en période, indiscutablement prospère, des exceptions aux conditions générales peuvent se produire, et se sont produites à l'époque où nous sommes arrivés.

Le 19 octobre 1784, le capitaine du *Sensible* avise son armateur de Nantes, le sieur Taillebois, que son expédition à Tabago a, pour ainsi dire, complètement échoué. Dix-sept jours après son arrivée, il dut réembarquer la plus grande partie de ses marchandises mises à terre pour la vente. Par ailleurs, aucun fret pour Nantes. Des navires de Bordeaux et de Marseille se sont trouvés à la même enseigne. Dans le même temps, deux navires de nationalité anglaise étaient en chargement pour Londres et embarquaient des sucres et des cotons ; des navires américains avaient peu auparavant opéré avec le même succès pour l'Angleterre. La spéculation du *Sensible* à Tabago fut estimée à une perte de 25.000 livres pour l'armement. Il fit relâche à Point-à-Pitre, et là, les sieurs Levesque et Beaumard, négociants de cette place, lui procurèrent du fret pour Nantes.

Les plaintes des commerçants portaient également sur les difficultés en Afrique. Les Portugais avaient chassé les Français de la côte d'Angole et bien que le roi ait su réparer l'outrage à son pavillon, les armateurs attendaient toujours un dédommagement à leurs pertes. A la Côte d'Or, des querelles entre princes noirs rendaient la traite « ruineuse » (8 janvier 1785).

En réalité ces doléances portent sur des faits isolés qui n'altèrent pas l'état général du trafic et ne peuvent modifier nos conclusions sur la situation économique d'alors. Dans la suite, le comte de la Luzerne saisi de nouveau, par la chambre de commerce, de protestations relatives à l'arrêt du 30 août 1784, répondait que « les circonstances ne paraissent pas assez favorables pour rien changer à l'ordre actuel des choses » (16 octobre 1788)¹⁰⁰.

Grâce aux documents de première source qui nous servent¹⁰¹, nous avons dressé un tableau de l'armement pour les Antilles, du port de Nantes, durant les vingt dernières années de l'ancien régime. Ce qui frappe, et nous avons déjà observé ce fait depuis l'extension du commerce vers l'Amérique, — c'est la dispersion de cet armement, sa division en un très grand nombre de bénéficiaires; par contre, le petit nombre de grosses entreprises.

Chaque année surgissent de nouveaux trafiquants qui équipent un navire pour l'Afrique, ou en droiture pour les Iles; nous en relevons 13 en 1771, 17 en 1777, 26 en 1785, 17 en 1788. Certains présentent des noms déjà connus dans le trafic maritime et ne font que continuer une tradition; mais, d'autres paraissent d'une origine nouvelle dans ce commerce. Au moment où la guerre d'Indépendance va briser l'essor qui a suivi le traité de Paris, en 1777,

¹⁰⁰. C 735, 736.
¹⁰¹. Cf.

42 trafiquants ne possèdent qu'un navire, 16 en ont deux ou trois. Louis Drouin et les Arnous, père et fils, se remarquent seuls avec une flotte de cinq à six navires dont les plus rapides parviennent à faire deux voyages dans le cours d'une année.

Si l'on s'étend à l'ensemble de cette période prospère entre les deux guerres, les armateurs qui émergent sont les Bouteiller, père et fils, avec, annuellement, six, sept et huit navires, Georges Richard qui, avec huit navires différents, parvient à huit expéditions en 1773, Tessier et Galipaud qui assurent six expéditions avec cinq navires (1774), Corpron et Courtois portés pour six expéditions avec trois navires (1775); Guillon, Chiron, Mosneron père et fils, Deguer, qui, certaines années, ont quatre navires pour les Iles. Nous l'avons dit: Saint-Domingue, tenu compte de la traite noire que la colonie exige, accapare tous les efforts, hormis un petit nombre de commerçants restés fidèles à la Guadeloupe, plus rarement à la Martinique et à Cayenne. Les Arnous arment aussi à Lorient. En 1773, avec, sept navires, tant de ce port que de Nantes, l'Amirauté enregistre le retour des Iles de neuf expéditions à leur nom. Nous ne voyons pas d'armateurs nantais qui aient dépassé ce chiffre.

Le tonnage reste faible jusqu'à la guerre d'Indépendance. Sa moyenne ne dépasse guère 250 à 300, et les bâtiments négriers sont d'une capacité souvent bien inférieure. Les trafiquants qui méritent réellement le titre d'armateur tiennent à se distinguer, mais exceptionnellement, par des unités de 500 à 600 t. De cette dernière force: l'*Union* à Drouin, et le *Henry* aux Arnous.

Après la guerre d'Indépendance, la flotte nantaise reconstituée donne une apparence plus appropriée à un développement commercial. La moyenne du tonnage s'est sensiblement élevée; les bâtiments de 5 à 700 ne sont pas rares, Peltier et Michaud peuvent se glorifier de leur navire,

le *Breton*, de 1.093 t. 12 c. et 81 hommes, parti de Port-Louis pour Mozambique le 10 décembre 1786 et désarmé à Nantes le 23 septembre 1788. Sur la route de Saint-Domingue, le *Prudent* de 953 t. honore son propriétaire, le sieur de la Perrière. Peltier-Dudoyer, qui s'est adjoint Carrier en 1784, soutient son ancien renom avec une belle flotte où figurent le *Comte-d'Anjevilliers* de 1.000 t. et le *Comte-d'Estaing* de 750 t.

Dans la dernière période du XVIII^e siècle, de nombreux changements sont intervenus parmi les armateurs. Montaudouin, la veuve Geslin, Richard, Romanet, Boisgérard, Ballan, Duboisviolette, de Luynes, La Rondinière, Gruel, Leroux-Desridelières, Le Ray et Charet, et d'autres, disparaissent de l'armement par suite de différentes considérations, peut-être parce qu'ils jugent les gains insuffisants. Drouin, Arnous, Bouteiller, Tessier, Deguer, Mosneron fils, se maintiennent jusqu'à la Révolution. Ils sont rejoints dans la classe supérieure des possesseurs d'au moins quatre bâtiments, par Espivent de la Villeboisnet, les Chaurand (Honoré et Louis) dont la flotte peut rivaliser avec celle de Peltier-Dudoyer, François Delaville, Coiron, Perrotin, Le Mesle, Oursel et C^{ie}, Canel-Meslé et Bernard, Cadou, Cormier et C^{ie}, Marcorelles, Michel et Ducamp, Vilmain, Langevin, Antoine Baudouin. Delaville expédie surtout en Afrique, de même que Lincoln et Poisson ; tandis que la Guadeloupe est l'objectif régulier d'Antoine Levesque et Beaumard. Panneton se distingue par l'appellation de ses deux navires : *Tourterelle* et *Tourtereau*.

Les gros armateurs forment ici encore un contingent restreint.

En 1789, 37 commerçants limitent leur armement pour les Antilles à un seul bâtiment, 25 se contentent de deux ou trois navires.

Les propriétaires exploitent le fret. La cargaison n'est pas uniquement réservée à leurs besoins personnels, mais

aussi aux commandes d'un grand nombre de consignataires, de Nantes et d'autres villes, qui, à l'arrivée du navire, doivent prendre livraison de leurs marchandises sur les quais du Sanitat. Ces déclarations d'« Entrées » du Domaine d'Occident en fournissent tout le détail. Nous ne nous arrêterons pas à celui-ci. Il nous suffit de savoir qu'à l'arrivée, à Nantes, le sucre brut et terré l'emporte toujours sur les autres denrées réunies, cependant que l'importation du café et du coton va en progressant jusqu'en 1790, et que le cacao tend à diminuer sensiblement. L'indigo suit une courbe variable.

Le Beuf donne en livres tournois des chiffres qui représentent le mouvement d'affaires. A cinq millions et demi d'expéditions pour la Guinée et les Antilles, auraient répondu, en 1773, vingt millions et demi de retours. En 1790, Nantes aurait reçu quarante millions et demi de productions coloniales, et exporté, en Guinée et aux Antilles, près de vingt-deux millions de marchandises. Saint-Domingue fournit les 9/10^e des importations.

Calculé sur sept années, de 1783 à 1789, le commerce des Antilles, y compris la traite, a occupé, année commune, 129 navires de l'armement local, d'une moyenne de 420 tonneaux et de 37 hommes d'équipage. Pour le même laps de temps, le Domaine d'Occident donne une moyenne de 133 retours. La différence entre ces deux données s'explique par les retours de navires partis pour le continent américain, les Mascareignes, ou appartenant à un autre port français¹⁰².

Nantes vient après Bordeaux pour les importations venues de nos colonies d'Amérique. A la suite de ces deux ports, se placent Marseille et Le Havre. Saint-Malo occupe le sixième ou septième rang suivant la nature des denrées.

Le Conseil d'Etat doit intervenir de nouveau le 26 octobre 1784 pour encourager la traite et de façon très élevée.

102: C 737.

L'arrêt institue une prime à l'armement pour l'Afrique, — à raison de 40 livres par tonne, — laquelle vient s'ajouter aux primes, réservées à l'importation noire dans certaines îles, que nous avons déjà notées¹⁰³.

Des évaluations assez fantaisistes, semble-t-il, ont été fournies par différents auteurs sur l'introduction des noirs par la France dans ses îles d'Amérique. Peyraud, généralement écouté, indique, touchant uniquement Saint-Domingue, et pour 1783, une importation française de 34.045 noirs des côtes occidentales d'Afrique. Or, le Conseil, dans son arrêt de 1784, dit formellement que l'importation qui était, en 1716, de 2 à 3.000 esclaves par an, a été portée en définitive à 15.000 ; chiffre qui s'accorde avec la proportion que nous reconnaissons personnellement pour Nantes.

Ajoutons qu'à l'occasion de l'arrêt instituant la prime à l'armement, la remise de la moitié des droits d'entrée en France, en vigueur depuis 1716, et relative aux marchandises provenant de la vente des noirs, est supprimée.

Le Conseil du roi venait de créer une nouvelle charge fort onéreuse pour l'Etat. L'effet de cette mesure fut heureux. De suite, les avantages offerts se traduisirent à

103. Il y a des cas où les chiffres sont d'une éloquence qu'il est difficile d'éviter, c'est pourquoi nous croyons devoir en fournir quelques-uns, afin de donner une idée du mouvement économique, à Nantes, provenant du commerce des Antilles au XVIII^e siècle.

S'il faut en croire Le Beuf, la valeur des retours, à Nantes, des cargaisons venant des Îles d'Amérique, se fixe :

En 1729 à	7.383.840	livres tournois.
1735 à	7.511.180	—
1764 à	18.503.407	—
1773 à	20.500.040	—
1790 à	40.461.354	—

En poids, les sucres, café et coton, qui sont les trois principales productions, peuvent être évalués :

En 1736 à	34.054.000	livres pesant.
1764 à	50.184.000	—
1790 à	75.856.540	—

Nous ne discuterons pas ces chiffres. Observons seulement que les statistiques puisées aux sources officielles diffèrent souvent pour la même année

Nantes par une augmentation sensible des voyages sur les côtes d'Afrique puisque, de 20 en 1784, les départs de négriers passèrent à 38 en 1785, à destination principalement d'Angole, mais aussi du Sénégal, de la Côte d'Or, Galbar et Mozambique. L'*Aimable-Aline* de 600 t., appartenant à Guyot, représentait le plus fort tonnage de ces expéditions ; les autres navires étaient en moyenne de 500 t. (à l'exception de quatre ne faisant que 50). Les 38 navires en question furent armés par 37 armateurs différents.

Nantes arrive bien en tête de tous les autres ports français pour la traite noire. Son tonnage négrier est alors (1785) de 12.800, c'est-à-dire le tiers de tous les ports du royaume réunis. La Rochelle avec 6.950 t. et Le Havre avec 6.830 t. se rapprochent le plus de Nantes. Bordeaux n'avait que le quatrième rang pour le trafic noir, tandis qu'il a le premier pour les importations des Îles¹⁰⁴.

Les bénéficiaires qui avaient toujours été très appréciables prirent, par suite des primes instituées par l'arrêt de 1784, des proportions considérables. En 1786, les 40 l. par tonneau procurèrent à l'*Etoile*, qui cependant n'avait introduit à Saint-Domingue que 88 noirs, la somme de 24.320 l. ; le *Breton*, pour 250 noirs introduits, toucha 43.720 l. de prime, etc.

Par contre, il faut que ce trafic ait rencontré bien des risques, pour qu'un plus grand nombre de commerçants ne l'ait pas pratiqué et qu'on ait eu, même avec ces encouragements, à déplorer l'insuffisance des importations françaises.

La proportion à Nantes de l'armement pour la traite, par rapport à celui des autres ports du royaume, a fait considérer cette ville comme la cité maîtresse des trafiquants de bois d'ébène. De nos jours, des personnes qui se

104. C 740. Cette même année, Saint-Malo avait expédié en Afrique 3 navires faisant en totalité 1.800 t. Lorient s'était contenté de 2 navires faisant 500 t.

disent informées pensent que l'armement du port de la Loire avait, comme objet principal, la marchandise noire exploitée à des profits inimaginables. Or, la traite, au plus fort des primes, n'a guère dépassé, à Nantes, le quart de l'armement pour les Antilles, tandis qu'elle était d'un cinquième avant la guerre d'Indépendance.

Dans le dernier quart du siècle, les capitaines négriers apportent à l'Amirauté des précisions sur le nombre des esclaves traités par eux et parvenus à destination. Grâce à ces déclarations, nous pouvons juger aussi exactement que possible de l'importance de leurs expéditions. La vente des armateurs nantais aux Iles qui avait été de 5.000 à 6.500 noirs dans les années qui ont immédiatement précédé la guerre d'Amérique, parvint à 7.250 en 1788, 9.000 en 1789, 9.600 en 1790. Ce dernier chiffre procède de l'armement de 1789 qui avait été particulièrement favorable (44 navires) et au-dessus de la moyenne habituelle. On relève l'armement de 42 négriers en 1790, 43 en 1791, 32 en 1792.

Pour une telle flotte — plus du double de celle de 1776 ou 1777 — les résultats eussent dû être plus positifs. Non pas que l'immense réserve des vies humaines du continent africain s'épuisât ; mais, la concurrence étrangère qui nous disputait les meilleurs atterrages et entretenait l'exigence des chefs noirs, compliquait singulièrement ce trafic. Par ailleurs, les pertes, au cours de la traversée, restaient très élevées ¹⁰⁵.

A Nantes le commerce des marchandises de traite marchait de pair avec l'armement.

Jusque vers 1720, les marchandises d'échange pour la côte d'Afrique furent tirées de Hollande en même temps que des articles de gréement. La Hollande fournissait ainsi les cotonnades qui manquaient à l'importation venant des

¹⁰⁵. La Révolution suspendit dans nos possessions coloniales tout trafic noir; mais au retour du calme, celui-ci reprit progressivement. La traite atteindra son apogée de 1835 à 1840 avec 135.000 esclaves exportés d'Afrique par les différentes nations d'Europe, apogée suivi d'un déclin rapide (P. Rinchon)

Indes, des toiles, des plats d'étain, des bassins de cuivre, couteaux, fusils... etc.

Hambourg (objets de fer) et l'Angleterre (cauris) contribuaient également aux cargaisons de nos négriers.

Afin de suppléer, en tout ou en partie, à ces importations étrangères, sur l'initiative des armateurs eux-mêmes, des industries furent créées à Nantes. Les premiers peut-être, René Montandouin, Germain Laurencin, Gabriel Michel et Nicolas Berthrand, établissent, sous la direction de Jean Coste, une manufacture de cotonnade, coutil, basin... etc., qui obtint des privilèges du gouvernement royal (1731) ¹⁰⁶.

Langevin, un autre de l'armement, reçoit en 1766 les félicitations des Etats de la province pour sa manufacture de toiles peintes et les Etats vont jusqu'à accorder une gratification de 300 livres à ses ouvriers ¹⁰⁷.

Fin du xviii^e siècle on a dénombré en ville et dans la région : neuf manufactures de toiles peintes, 600 métiers pour cotonnades dites siamoises et guinées, 2.400 métiers de toile, des clouteries et des fonderies. Par cette extension donnée à la traite on a pu dire avec raison que peu de familles nantaises n'ont été intéressées au commerce du bois d'ébène.

Cependant, il ne faut pas que le trafic de la main-d'œuvre pour les Iles fasse déprécier le commerce des productions d'Amérique, surtout de la denrée par excellence des Antilles, qui, pour être d'une exploitation plus discrète, n'a pas été moins profitable au port de la Loire et à la ville. La vraie source de richesse de Nantes a été le sucre déchargé annuellement par une cinquantaine de navires au début du xviii^e siècle et par près de cent quarante dans la dernière période du siècle, venant de Saint-Domingue, la Martinique ou la Guadeloupe, la grande majorité des long-courriers ayant effectué, le voyage en droiture. Qu'il

¹⁰⁶. Archives Nationales F¹² 78 f. 30.

¹⁰⁷. Archives d'Ille-et-Vilaine C 3102.

ait été seulement entreposé à Nantes pour être réexporté chez les consommateurs d'Europe, ou qu'il ait été raffiné sur place, le sucre a joué ici un tel rôle qu'il mérite que nous nous y arrêtions quelques instants.

Voici, d'après une enquête des fermiers préposés aux droits, la situation de Nantes, relativement au commerce des sucres, en octobre 1711, à une époque où la prépondérance sucrière du port de la Loire soulève déjà de grosses rivalités.

On estime alors, qu'il vient au port, année commune, 25.000 barriques de sucre brut, et 6 à 7.000 barriques de sucre blanc ou terré; la barrique étant alors de 500 livres pesant. Un quart seulement des sucres bruts est consommé par les raffineries de Nantes; le surplus passe, par Ingrandes, dans le royaume et va alimenter les raffineries d'Angers, Saumur et Orléans. Quant aux sucres terrés, les 5/6^{es} sont chargés surtout à destination de l'Espagne, parfois, une petite quantité, à destination de la Hollande; le reste, passe dans l'intérieur du royaume. « La ville de Nantes est la seule de la Province qui ait, par Arrêt du Conseil, la faculté de négocier aux Iles françaises, mais le roi a toujours accordé des passeports à Saint-Malo, à Brest, au Port-Louis, à Morlaix. En réalité, il n'y a guère que Nantes qui fasse ce commerce, parce que les autres villes n'ont ni raffineries, ni rivière pour l'intérieur; c'est d'ailleurs ce qui les oblige toujours à faire leur décharge à Nantes. En temps de guerre, pour éviter d'être pris, les vaisseaux donnent dans le premier port où les conduit le vent et ils y attendent un convoi pour arriver à Nantes¹⁰⁸ ». Avant la rédaction du texte dont nous faisons état, Decazeaux avait écrit dans un Mémoire: « On ne permet pas aux vaisseaux de Bretagne qui font le commerce d'Amérique de faire, par rapport aux sucres et à leurs débouchés, leurs retours ailleurs qu'à Nantes

108. C. 731.

où on les raffine tant dans les sucreries de la ville que dans celles établies dans les villes de la Loire du ressort des cinq Grosses Fermes (1701)¹⁰⁹ ».

Suivant un document contemporain, on aurait commencé à établir des raffineries à Nantes en 1673; il y en avait 5 en 1683 et 12 en 1688, alors que la navigation des Iles occupait 70 navires¹¹⁰. D'après Expilly, c'est au quartier Richebourg que ces raffineries auraient pris naissance. L'industrie augmenta progressivement dans la suite en même temps que prospéraient, dans la dépendance du port de Nantes, des usines semblables dans d'autres villes baignées par la Loire. Le traitement des sucres devint la branche la plus importante du commerce d'Orléans. Avec vingt raffineries, cette ville prétendait, en 1786, produire les deux tiers du sucre raffiné dans le royaume.

Ce qui plaça Nantes dans une situation particulièrement favorable, ce fut, outre sa position géographique, l'arrêt du 20 juin 1698 qui, à leur entrée dans le royaume, frappait d'un droit très lourd (15 livres sur le cent pesant), les sucres quels qu'ils fussent. Or, les privilèges de la Bretagne, réputée « province étrangère », n'ayant pas été dénoncés depuis l'union de la Province à la France, Nantes resta en dehors de cette imposition en vigueur dans les cinq Grosses Fermes. Les denrées coloniales arrivées à Nantes et dirigées vers l'intérieur acquittaient les droits souverains aux bureaux d'Ingrandes-sur-Loire. Ils étaient à la charge des raffineurs étrangers. La suppression des droits de la Ferme générale et la cessation des privilèges de Nantes furent, durant tout le xviii^e siècle, l'objet des requêtes des autres villes intéressées au trafic sucrier. Encore, les difficultés ne se limitèrent pas à la métropole. Le raffinage en France avait été la conséquence d'une décision du Conseil, en date du 14 décembre 1671 qui inter-

109. C. 700.

110. Mémoire de juillet 1688. C. 699.

disait la sortie du royaume des sucres bruts ou mouscades. Il est aisé de le comprendre, cette défense souleva un grave conflit entre la production coloniale et l'industrie du royaume. Les raffineurs, seuls acheteurs, et ainsi maîtres du marché, abaissèrent le prix des sucres. Les colonies se déclarèrent alors menacées de ruine. Pour remédier au mal, le roi autorisa les « Iles à sucres » à raffiner dans la limite d'une moitié de la récolte annuelle (1676). Mesure libérale qui n'était pas une solution, puisque les Iles manquaient de débouchés. C'est dans ces conditions, on le pense, que les Anglais et les Hollandais, avec leur commerce interlope, rendirent d'immenses services aux colons et on est tenté de rapprocher de ce temps l'observation de quelques années postérieures, qu'en Angleterre on trouvait des « quantités prodigieuses de sucre en poudre » sans qu'on pût justifier officiellement l'origine.

En 1714, l'arrêt de 1671 est encore en vigueur, causant un préjudice important, « car le royaume ne peut consommer raffiné tout ce que produisent, en sucre brut, les Iles ». Il y avait 30 raffineries en France et il arrivait deux fois plus de sucre brut que le royaume n'en avait besoin. Il importait de rétablir au plus tôt le régime de l'entrepôt dans les ports français pour cette qualité de sucre, afin de la réexporter en Europe¹¹¹.

Certains prétendirent que Nantes n'observa pas scrupuleusement l'arrêt d'interdiction et qu'elle expédia de son port des cassonades et sucres terrés, sous prétexte que le texte de 1671 n'en faisait pas mention. Elle ne se serait point privée non plus de joindre aux cassonades des sucres bruts.

Nos colonies fournissaient des sucres si abondamment

111. En 1698, l'intendant Bechameil confirme que les sucres bruts, « n'étant pas permis de les transporter hors du royaume », sont consommés dans le royaume où on les raffine.

que, pour sa part, Nantes en avait une réserve inutilisée de 6.000 barriques par an.

La permission d'exporter à l'étranger fut donnée enfin en 1715. Deux ans plus tard, le gouvernement royal la confirma, à l'occasion des lettres qui ont été la charte du commerce avec les colonies d'Amérique (avril 1717). « Les marchandises du cru des Iles, y était-il spécifié, pourront être déposées dans les ports français et transportés à l'étranger avec exemption de droits d'entrée et de sortie, hormis la taxe du Domaine d'Occident. »

Les sucres bruts ou terrés, ainsi entreposés, passaient en Angleterre, mais surtout à Hambourg, le plus grand marché du nord, et dans les autres villes de la Baltique. De l'avis de la chambre de commerce de Lyon, la ville de Hambourg, en 1756, tirait, bon ou mal an, 50.000 barriques de sucres des ports français sans parler du café et de l'indigo. L'arrêt du 26 octobre 1784 note que les négociants français sont toujours obligés de vendre à l'étranger « une grande partie des sucres qu'ils reçoivent ».

Cependant le sucre raffiné dans la métropole ne jouissait pas de l'exportation et le développement des raffineries restait entravé par des impositions excessives. Il fallait 225 livres pesant de sucre brut pour obtenir 100 livres de produit raffiné¹¹². A l'entrée du port de Nantes, ces 100 livres avaient réclamé plus d'une livre tournois de frais¹¹³ et, pour parvenir à Paris, ils payaient près de 20 livres t., compte tenu du droit des Grosses Fermes, de différentes taxes seigneuriales sur le parcours de la Loire, du transport et des octrois de Paris.

112. En 1711, les 225 livres pesant de sucre brut valent 49 livres 10 s. de France et se vendent raffinés, prix moyen, 67 l. 10 s. En 1787-90, les cent livres de sucre brut reviennent entre 37 et 46 l., le sucre terré entre 55 et 72 l. C 731 et Z².

113. Les frais de 1 l. 5 s. 4 d. à l'entrée de Nantes se décomposent ainsi : 15 s. de Domaine d'Occident, 2 s. de gabare de Paimboeuf, à Nantes, 5 s. 4 d. pour droit de prévôté ou d'octroi de ville, 3 s. pour la décharge à Nantes. A l'entrée des ports de Bordeaux, La Rochelle et autres, assujettis aux Grosses Fermes, les frais étaient infiniment supérieurs.

Le Beuf parle de vingt-deux raffineries à Nantes en 1766 — nous lui laissons la responsabilité de ce renseignement ; — il est plus certain qu'à la veille de la Révolution on en comptait douze, capables de produire 600.000 livres pesant de sucre blanc.

Les raffineurs nantais gémissaient sous les entraves des droits et dressaient requêtes sur requêtes pour défendre leurs entreprises déjà en décadence et menacées de ruine. Ils ne commencèrent à se relever qu'au lendemain de l'arrêt du 25 mai 1786 qui accordait aux raffineries, établies seulement dans les ports du royaume, le remboursement de tous les droits d'entrée et une prime à l'exportation de 4 livres par quintal de sucre raffiné dont l'arrivée à destination de l'étranger était justifiée.

Les conditions offertes présentaient une grosse amélioration qui se traduisit par une nouvelle activité dans les raffineries nantaises. Cette mesure favorable arrivait malheureusement un peu tardivement, à la veille des événements qui amenèrent une suspension presque complète des relations de Nantes avec les colonies.

Orléans qui tirait ses matières sucrières de Nantes et Rouen qui s'approvisionnait au Havre se trouvaient exclus des avantages reconnus aux raffineries des ports. Elles s'en indignèrent avec juste raison, semble-t-il.

Les Fermiers généraux constatent, en 1711, que Nantes l'emporte à l'égard des sucres sur les autres ports du royaume. Il est prouvé par les actes officiels — soutiennent-ils — que la moyenne annuelle des entrées à Nantes est de 6.197.585 livres pesant de sucres, tant brut que terré, tandis que La Rochelle n'en reçoit que trois millions et Bordeaux deux millions et demi¹¹⁴. Spécialement, en ce qui concerne le sucre blanc ou terré, La Rochelle et Bor-

114. C 731. Voici, d'après Le Beuf, pour Nantes, la progression de l'importation des sucres en poids : en 1736, trente millions; en 1764, quarante-cinq millions et demi; en 1790, soixante et un millions; en 1855, quatre-vingts millions.

deaux ne font pas, à cette époque, le tiers du commerce de Nantes qui expédiait ce sucre en partie à l'étranger.

Le trafic sucrier se conserva prépondérant à Nantes durant tout le xviii^e siècle et même jusqu'au milieu du siècle suivant. Une de ses conséquences heureuses était d'attirer dans le port les étrangers qui, en venant s'y approvisionner de denrées coloniales, enlevaient par la même occasion les productions de la région¹¹⁵.

Aucun incident de l'histoire des Iles ne marque davantage l'esprit d'indépendance qui avait progressivement gagné nos colonies, que l'agitation qui accompagna à Saint-Domingue le départ du gouverneur général marquis du Chilleau.

Par décision du Conseil du roi de 1786, une prime passagère de 200 livres avait été accordée à l'introduction des esclaves dans la partie sud de Saint-Domingue. Avant l'expiration du délai de cette prime, le gouverneur prit, de sa propre autorité, une ordonnance prorogeant de cinq années, à partir du 1^{er} août 1789, la décision du Conseil. Il arguait du peu d'amélioration survenue et de l'insuffisance de la traite au remplacement des esclaves perdus par maladie ou désertion. L'ordonnance donnait autorisation aux bâtiments étrangers, porteurs de noirs, de bestiaux et de denrées de première nécessité, de faire escale à Jérémie, Cayes et Jacmel.

Immédiatement, l'intendant, M. de Marbois, sentant le danger, se désolidarisa avec le gouverneur et rappela que le rôle des Administrateurs consistait uniquement à assurer

D'une autre source (Z), l'état d'une année commune, calculée sur quatre années, de 1787 à 1790, donne :

	EN LIVRES POIDS.	EN LIVRES TOUENOIS
Café.....	10.674.563 (valant de 19 s. 6 d. à 22 s. 3 d. le cent).....	11.061.021
Sucre terré.....	20.011.050 (valant de 55 à 73 l. le cent).....	11.935.322
Sucre brut.....	38.331.125 (valant de 37 à 46 l. le cent).....	15.639.451

115. Sucres. C 700, 731 à 5.

l'exécution des décisions du gouvernement royal ; mais, il ne put empêcher l'éclosion des louanges que les habitants décernèrent à leur gouverneur.

Aux Iles, les Chambres d'Agriculture étaient, par leur composition et leur action, les assemblées les plus représentatives de l'opinion publique. Celle du Cap Français se réunit pour féliciter le marquis du Chilleau de la décision, émanant d'un « génie bienfaisant », et du plus heureux présage pour la colonie. Les considérations qui étaient jointes à ces éloges méritent d'être rapportées : « Le Général, disaient les notables habitants, n'a pu manquer de prévoir les cris et les plaintes des commerçants de la métropole, toujours bornés dans leurs calculs, fermant les yeux sur l'avenir, demandant sans cesse pour eux la liberté, tandis qu'ils ne cessent d'obséder le gouvernement par la réclamation illicite, injuste, opiniâtre, et malheureusement trop puissante, de leur privilège exclusif. Le Général s'élevant noblement au-dessus des vues étroites et personnelles n'a suivi que l'inspiration de son âme bienfaisante... etc. ¹¹⁶ ».

Malheureusement pour les Iles, du Chilleau fut cassé aux gages et désavoué par le roi, en raison d'abus de pouvoir. A la nouvelle de l'annulation de la célèbre ordonnance, une insurrection éclata sur plusieurs points de Saint-Domingue. L'intendant qui ne s'était pas associé au libéralisme du gouverneur fut obligé de fuir. Les juges-consuls de Nantes reçurent des menaces anonymes pour les forcer à intervenir en France en faveur de du Chilleau. Le plus inquiétant fut que l'esprit de révolte se manifestât jusque chez les noirs.

Désormais, le conflit existait à l'état latent entre les colons et la métropole; il ira en s'accroissant ostensiblement, et bientôt les Iles resteront ouvertes aux approvisionnements étrangers.

Du Chilleau voguait vers la France sur un navire de la Loire et ne se doutait pas assurément de la conspiration imaginaire dont il était l'objet. De Versailles, La Luzerne faisait part aux autorités de Nantes de ses craintes qu'on ne se saisit, au débarquement, de la personne de l'ancien gouverneur de Saint-Domingue, si peu respectueux des privilèges de la métropole, et le ministre donnait des ordres pour assurer la sécurité de celui-ci ¹¹⁷.

Depuis plus d'un siècle, avec les affranchis, la classe de couleur s'était accrue et enrichie à Saint-Domingue. Les colons, malgré leurs efforts pour la maintenir dans leur subordination, avaient à compter avec elle. Les noirs avaient désormais leur place au soleil, à la propriété, au commerce des villes; certains avaient accédé à la fortune et avec cette force qu'impose à l'opinion la situation acquise, ils élevaient la voix pour la défense de leurs intérêts personnels et de leur race. Les événements de France ne pouvaient les laisser indifférents; ils les suivaient par-dessus les mers. N'avaient-ils point d'ailleurs à Versailles d'ardents défenseurs qui réclamaient la suppression de la traite et de l'esclavage ?

Personne plus que les trafiquants de Nantes n'avait à s'émouvoir de l'esprit nouveau à Saint-Domingue. Les relations maritimes avec les Iles, en premier lieu avec Saint-Domingue, étaient la vie même du port et de la ville.

Le danger pour le commerce français ne résidait pas seulement dans les troubles qui pouvaient éclater, mais encore dans les sentiments hostiles de l'étranger toujours dans l'attente de circonstances qui offriraient une revanche à ses aspirations du côté des colonies. L'expérience avait appris, malheureusement au détriment de notre commerce, que nos adversaires se plaisaient aux attaques par surprise. Les Anglais semblaient en juillet 1790 préparer de très sérieux armements dans leurs ports et leurs chantiers. La

préparation de leurs alliés Hollandais ne semblait pas moins redoutable. L'Assemblée générale du commerce de Nantes crut devoir appeler l'attention de l'Assemblée Nationale sur un coup de main possible des Anglais.

La réalité dépassa les conjectures des Nantais. Quelques mois plus tard, c'est à l'intérieur de la Grande Ile que l'explosion se produit. Jour fatal pour le commerce maritime français ! le 23 août 1791, l'insurrection noire se manifeste de la façon la plus terrible sur toute la Plaine du Nord. « Les propriétés de cette riche partie de Saint-Domingue ont entièrement été incendiées et les blancs qui veillaient à leur conservation massacrés. Nous savons — continue un Mémoire rédigé pour Nantes — que parmi les malheureux meneurs du complot, il y a beaucoup de blancs qui, pour ne pas être reconnus, se teignent la peau en noir. Cette belle plaine est entièrement dévastée depuis Port Margot jusqu'au bourg de Limonade.

« L'Assemblée Coloniale, qui ne tend elle-même qu'à l'indépendance, a demandé secours à la Jamaïque, à la Havane, à la Nouvelle Angleterre et a levé elle-même l'étendard de la rébellion »¹¹⁸.

Les commerçants nantais, témoins de ces faits, ne manquèrent pas d'en informer leurs parents et les autorités de France. Un Delaville écrivait à la même date : « Toute affaire est interrompue, tout payement suspendu, on ne songe plus qu'à se défendre, à vaincre ou à mourir..., hâtez-vous de vous unir à d'autres ports pour nous envoyer des secours. Il y a des blancs qui conduisent les révoltés. Vous êtes en France, depuis trois ans, dans de grandes inquiétudes; notre tour est arrivé ici ».

Qu'on ne s'étonne pas de voir des blancs mêlés aux noirs des ateliers et aux affranchis. De tout temps, des éléments peu désirables, sans moyens d'existence, plus ou moins

118. Révolution aux Iles. Z¹ et Z².

pêcheurs en eau trouble, sont venus, poussés par le large, échouer des métropoles européennes dans les colonies. Les ports de Saint-Domingue ne manquaient point de ces épaves de l'humanité blanche. En exploitant les passions de la race noire, ils escomptaient le bénéfice d'une nouvelle orientation de la fortune. Il est plus difficile d'expliquer l'entraînement auquel a cédé l'Assemblée Coloniale, car elle devait peser les conséquences de ses actes. Il faut en chercher la cause dans l'opposition, exacerbée contre la métropole, de ses membres qui n'ont envisagé que l'occasion de secouer le joug du commerce français confondu dans le Pouvoir de Versailles qui, depuis un siècle, soutenait un régime de protection trop sévère. A vrai dire, en faisant appel à l'extérieur, l'Assemblée Coloniale de Saint-Domingue n'entendait pas donner la main aux révoltés noirs, mais seulement rétablir l'autorité en faveur de l'indépendance de l'île. Un point réunissait tous les suffrages : l'affranchissement des ordonnances du roi et des arrêts de son Conseil. Le premier soin de tous les partis en présence fut de proclamer l'admission des navires étrangers.

La Plaine du Nord n'était plus qu'« un monceau de cendres ». Plus de 200 sucreries et 400 cafésières étaient devenues la proie des flammes, mais surtout des cent mille esclaves révoltés qui ont ruiné les admirables plantations de cette partie de l'île et ont égorgé les propriétaires ou leurs représentants. La municipalité des Cayes tient à le confirmer elle-même aux directeurs du commerce de la Loire-Inférieure (3 octobre 1791). Elle ne se fait pas d'illusion sur la suite des événements : « La contagion a gagné la partie ouest; le sud dépourvu de défenseurs offrira encore moins de résistance ». La *Double-Alliance* et les *Trois-Frères*, de crainte sans doute qu'en différant ils ne pourraient rejoindre Nantes, étaient repartis furtivement des Cayes. Delaville annonçait la prochaine attaque de ce port. Le Havre pouvait dire : « Notre place est dans la plus

grande consternation. Voilà donc le vœu des philanthropes accompli, cette superbe colonie n'est plus ! »

C'est encore de Jérémie que viennent des nouvelles adressées par Guillaud et C^o : « Les assassinats et les incendies ont repris..., ils ont juré notre perte et veulent, prétendent-ils, tous nous détruire... nous les attendons dans dans la ville de Jérémie ».

Il va sans dire que les navires négriers qui arrivaient alors à Saint-Domingue, étaient reçus avec une faveur spéciale par les révoltés : les *Deux-Amis*, commandé par Antoine Etienne, reçut signification, appuyée par 12 canons de côte, de sortir du Petit-Goave dans les vingt-quatre heures et le capitaine Raingar avec la *Nouvelle-Amour* dut quitter encore plus promptement la rade de Port-au-Prince.

Parlant aux commerçants de Nantes, Guillaud s'élevait au pathétique : « Vous, braves et généreux Nantais, dont le courage égale la valeur, laisserez-vous égorger, massacrer vos frères, vos amis, qui gémissent depuis si longtemps ? Ils vous sont tout dévoués et combattent autant pour vous que pour eux ».

L'histoire de la révolte noire à Saint-Domingue est connue depuis longtemps; nous nous sommes fait ici simplement l'écho des sentiments angoissés qui parvinrent à Nantes et touchèrent profondément ceux qui composaient les forces vives de la grande cité maritime. Appels d'autant plus émouvants pour eux que, devant la menace de perdre des parents, des amis et des biens, ils étaient à même de mesurer leur impuissance.

Pour obtenir une assistance armée, adresse au roi, députation à Paris, hautes influences mises en jeu... tout resta inutile. On parla d'une levée de volontaires pour voler au secours des insulaires blancs, de l'envoi d'objets de première nécessité. En désespoir d'aide plus efficace aux habitants encore saufs, les juges-consuls de Nantes prirent l'initiative d'une souscription qui devait apporter à ceux-ci un adoucissement à leurs maux.

Tandis que la Guadeloupe parvenait à maintenir l'ordre intérieur, la Martinique était livrée à des désordres qui rappellent ceux de Saint-Domingue. La France, hélas ! n'avait plus de Pouvoir capable de défendre ses colonies. Le Portugal en profita le premier, reprenant Gabinde, sur la côte d'Angole, point de traite le plus suivi de nos négriers, d'où Versailles l'avait évincé quelques années auparavant. En 1794, l'Angleterre occupait Tabago, Sainte-Lucie, la Martinique, la Guadeloupe et différentes parties de Saint-Domingue.

De 1793 à 1815, le commerce de Nantes resta anéanti : navires inutilisés, colonies fermées, nations consommatrices en hostilité avec le gouvernement de la France.

Depuis un siècle, le trafic de la Loire avec les îles d'Amérique, cependant, n'avait cessé de grandir, et à un tel point, qu'à la veille de la Révolution, le service des long-courriers des Antilles semble avoir absorbé, à Nantes, le cabotage d'Europe¹¹⁹.

Ainsi, Nantes fit une chute soudaine due presque uniquement à la rupture de ses relations avec Saint-Domingue qui jouait le rôle essentiel dans l'économie de la cité. « Privé de denrées coloniales, le commerce extérieur de Nantes se réduisait pour ainsi dire à rien, et la ruine de ce commerce par la Révolution l'atteste »¹²⁰. Les raffineries fermèrent et toute l'industrie de la traite s'arrêta. On estima, en outre, à 93 millions les pertes subies à Saint-Domingue par les trafiquants de Nantes, tant en créances, qu'en biens fonds, provenant du fruit de leur négoce.

119. Les registres d'armement conservés aux Archives de la Loire-Inférieure s'arrêtent à 1789. A cette date, les expéditions aux Antilles occupent, pour ainsi dire, toute la flotte au long cours. En dehors de cette navigation, il y a seulement 3 départs pour Terre-Neuve, et un voyage aux Açores. Si l'on s'en tient encore à ce registre de 1789, le cabotage d'Europe est alors réduit à 3 voyages dans la Péninsule Ibérique, 3 en Italie, 3 dans les Flandres et en Hollande et 1 à Hambourg.

120. Treille.

III

DIFFICULTÉS ET CHARGES DE L'ARMEMENT

L'Entreprise Commerciale

Aux pertes considérables dues aux attaques sur mer, s'ajoutent les fréquents naufrages. — Forbans d'Amérique et corsaires barbaresques. — Avaries aux cargaisons de retour. — Risques à l'accès de la Loire. — Paimbœuf, avant-port de Nantes, longtemps dépourvu d'abris et de quais; ses premiers ouvrages maritimes (1762). — Le mouillage de Mindin. — Longue et dispendieuse manipulation des marchandises par gabares. — Développement des quais et des chantiers de Nantes (1732-1782). — Caractère de l'architecture navale.

Aux Iles, nous avons assisté, durant tout le XVIII^e siècle, aux difficultés, pour notre commerce maritime, provenant de l'incursion des étrangers, entretenue en sous-main par les colons et souvent tolérée par les représentants du roi, concurrence qui servit les colonies dont les intérêts ne concordaient pas, d'ailleurs, avec ceux de la métropole.

En mer, ce fut, dans ce même temps, la préoccupation pour ainsi dire constante, pour nos trafiquants, de défendre leur liberté d'action contre des rivaux, lorsque même ceux-ci n'étaient point en guerre déclarée contre la France. Pas un navire de commerce n'osa appareiller de nos côtes, sans être pourvu d'une artillerie de combat. En période d'hostilités, on sait les ravages terribles que firent, dans les rangs de notre flotte de commerce, les Hollandais d'abord, puis les Anglais. Durant les deux premières années de la guerre de Sept Ans, Berthrand de la Clauserie vit cinq de ses bâtiments tomber aux mains de l'en-

nemi, de Luynes en perdit quatre, de Seigne et la Société Grou trois, plusieurs autres trafiquants au moins deux. La guerre d'Indépendance ne fut pas moins meurtrière, notre commerce fut réellement décimé. Il fallait l'intrépide endurance des armateurs et les ressources déjà acquises par eux, pour voir, après chaque guerre, renaître les forces maritimes des ports français.

Aux calamités humaines, il faut ajouter la lutte continue contre les éléments. Les navires, servant au trafic des Iles d'Amérique, sont, en général, d'assez bons voiliers, mais d'un déplacement léger. Malgré l'habileté dont témoignent les équipages, ils deviennent facilement le jouet des vents et de la mer. Il faut descendre dans la vie journalière du bord, prendre le contact des rapports faits à l'Amirauté par les capitaines, pour se rendre compte du peu de sécurité des traversées sur des bâtiments qui nous paraîtraient aujourd'hui à peine suffisants pour le petit cabotage.

Dans les rapports des capitaines à leur arrivée au port d'armement, des pages entières sont consacrées à décrire la violence des tempêtes essuyées à travers l'Océan, les dangers des côtes, les circonstances des dommages causés au corps du bâtiment et aux superstructures, les avaries survenues à la cargaison des Iles, car c'est sur le retour que sévissent les vents les plus fâcheux. Ces bâtiments légers, entièrement en bois, n'offrent pas une forte résistance aux éléments déchaînés. Ils ne peuvent avoir une durée très longue, leur service est limité à quelques années avec, au maximum, deux voyages en droiture par an. La pression des flots provoque fréquemment des voies d'eau et la manœuvre ininterrompue des pompes rend à l'équipage les traversées très pénibles. Malgré tous les efforts, l'eau remplit la cale, envahit l'entrepont où s'entassent les marchandises; les pompes rejettent un liquide « sirop-teux » et entraînent des grains de café, conséquence de la

fonte des sucres et du défoncement des boucauts de café. Le capitaine le note avec inquiétude en se demandant ce qui restera intact de sa cargaison quand il arrivera à destination.

Lorsque l'équipage ne parvient pas à se rendre maître de l'eau, force est au navire de se réfugier dans le premier port de radoub des côtes d'Espagne ou de France, à moins que l'urgence l'ait obligé à relâcher sur les rives de la Nouvelle Angleterre, aux Bermudes ou aux Açores. Si l'accident survient à quelques jours des Iles, la prudence exige de revenir au point de départ, de décharger les marchandises et de parer aux avaries les plus pressées. Pendant ce temps, l'équipage mange sa solde régulière, les frais imprévus de séjour s'ajoutent à la manipulation coûteuse de la cargaison et aux travaux de réparation, et, pour peu qu'au retour le navire essuie une nouvelle tempête, subisse un calme de plus de trente jours sur les bancs de Terre-Neuve, ou trouve de persistants vents contraires aux atterrages de France, le voyage devient « écrasant » pour l'armement.

La voie d'eau, si commune, est causée tout d'abord par le manque d'entretien de la coque. Radoub et carénage sont des réparations fort dispendieuses que les armateurs regardent à entreprendre aussi souvent qu'il conviendrait. Chaque voyage des Iles, pour ainsi dire, réclame un radoub.

Si, en cours d'expédition, le navire subit de grosses réparations et que le capitaine n'est pas en situation de tirer une lettre de change sur l'armement, il n'a d'autre ressource que de faire argent comptant de sa cargaison.

Le capitaine a seul la responsabilité du navire dont il a accepté le commandement ; il est cependant soumis, dans une certaine mesure, au sentiment de l'état-major et des hommes d'équipage qui refusent parfois de mettre à la voile. Ceux-ci font intimer à leur chef une sentence des

autorités de la colonie, ou d'un consul en pays étranger, pour remettre le bâtiment en état de sécurité et de bonne navigabilité. Généralement, le capitaine, de lui-même, fait procéder à une visite par des hommes de l'art. Ceux-ci estiment si le navire, une fois réparé, peut rentrer à son port d'armement ; si non, par décision de l'administration supérieure, il est « condamné ». Au cas où le navire condamné est susceptible encore d'un certain service de cabotage aux Iles, il est vendu au profit de l'armateur.

Le nombre des bâtiments condamnés aux Iles fait penser que les armateurs français usaient jusqu'à la dernière heure de leurs outils de commerce.

L'accélération de la navigation était, pour le profit commercial, l'amélioration la plus recherchée : à partir de 1780, on parle, comme d'un gros progrès pour la résistance et la célérité, d'un doublage en cuivre à hauteur de la ligne de flottaison.

Des accidents plus graves que les voies d'eau surviennent trop souvent. Quand l'ouragan n'a pas brisé les mâts et emporté la voilure, c'est au capitaine lui-même qu'incombe parfois la dure nécessité de commander la destruction des œuvres vives de son bâtiment. Pour l'alléger et le sauver, il devra encore jeter à la mer les canons et leurs affûts, lancer par-dessus bord les marchandises de la cargaison.

Il suffit d'ouvrir au hasard les rapports à l'Amirauté pour trouver confirmation des dommages et avaries que nous venons d'évoquer. Au cours des campagnes de 1746 à 1748, on voit le capitaine Michel Thiercelin, commandant la *Providence*, ordonner, « pour le salut commun et de l'avis de l'équipage », de couper d'abord le mât d'artimon, puis le grand mât. L'effet fut de redresser le navire ; mais, il fallut, en outre, l'alléger en jetant à la mer 10 canons, 200 boulets, 4 pierriers, les affûts, les palans, les chevilles de fer à nègres, le coffre d'armes du gaillard d'arrière contenant fusils, pistolets et sabres... Afin de

parvenir aux pompes et vider la cale, on dut faire passer par-dessus bord des balles de coton, des bois et diverses marchandises. Enfin, le bâtiment put atteindre Brest.

André Thoret avait fait un voyage satisfaisant à la Guinée avec l'*Américaine* et s'était débarrassé de sa cargaison noire à la Martinique. Avant de charger son retour, il fit visiter son navire par deux charpentiers qui le déclarèrent « bon ». Cependant « les gens de l'équipage » ne se contentèrent pas de cet avis favorable. Ils assignèrent André Thoret devant les juges de l'Amirauté de Fort-Royal, pour une deuxième visite. Le radoub auquel fut condamné l'*Américaine*, estimé trop coûteux par rapport à la valeur du bâtiment, le capitaine se résigna à vendre celui-ci. — Sur un autre navire, le *Triomphe*, l'équipage, par voie de justice, fit arrêter le chargement, comme étant suffisant, ce qui empêcha le capitaine de prendre même son poids réglementaire. L'armateur ne put en faire un grief à l'équipage, car, par suite du mauvais temps et des avaries, à l'arrivée à Paimbœuf, « toutes les marchandises se trouvèrent mouillées et endommagées ». — Le *Prince-de-Conty*, qui avait déjà jeté ses dix canons à la mer et perdu dix hommes, les voiles emportées, les manœuvres endommagées, dans l'impossibilité de refouler l'eau avec les pompes, revient au Cap. Le navire y est caréné, regréé, mais les frais sont tels qu'une décision du Lieutenant Général dut autoriser le capitaine à contracter un emprunt. — La relâche de l'*Aventurier*, en réparations, en manipulation de la cargaison, en frais de toutes sortes, ne lui coûta pas moins de 40.500 livres. Ces exemples se répètent et abondent à toutes les époques¹²¹.

Pour être moins commune que l'accident de mer, la perte totale du navire n'est pas rare. L'hydrographie des côtes et le pilotage sont des sciences encore bien imparfaites.

121. Rapports des Capitaines. B. 4.570 à 4.596.

Par tempête, les voiliers viennent se briser sur les récifs qui avoisinent les atterrages. Tous les rivages de l'Atlantique ont été témoins de ces sinistres ; mais, il y a des écueils prédestinés d'où, au milieu de l'ouragan, se fait entendre la voix des Sirènes. Les Grandes et Petites Caïques forment un groupe d'îlots et de rochers qui, dans le nord de Saint-Domingue, ferment la mer des Antilles. C'est là, semble-t-il, que les Sirènes ont établi leur royaume. Comme l'acrobate passe à travers un jeu de quilles, le navire doit franchir l'archipel sans toucher. Le « débouquement des Caïques » est l'embûche, l'épreuve dressée par la mer au navigateur avant qu'il jouisse de l'île fortunée de Saint-Domingue et après qu'il cherche à s'en échapper. Il n'y a pas d'années où les flottes marchandes du Havre, de Nantes, de Bordeaux, ou de Marseille, ne laissent aux Caïques plusieurs de leurs unités. Mais, à la vérité, les sinistres se produisent à l'atterrage de toutes les îles et du continent américain. Les baies peu connues, les rivières défendues par des barres, sont, sur la côte de la Nouvelle Angleterre, le théâtre de pertes cruelles.

En Afrique, aux dangers de cet ordre, s'ajoutent les risques de destruction par révolte des noirs. « C'était, même après le temps de Louis XIV, une chose bien dangereuse qu'une expédition sur mer — a dit un vieux loup de mer nantais. Exposés à tous les dangers de la navigation, incapables de situer exactement leur position, ignorants des écueils parsemés sur leur route, n'ayant que des cartes inexactes et aucun feu pour les prévenir de l'approche des terres, les marins d'alors avaient encore à redouter de continuelles attaques de leurs semblables »¹²².

Sur les côtes de France, les navires de Nantes viennent s'abîmer sur bien des points, particulièrement de la côte

122. Lacroix : *Les derniers Grands voiliers*, Nantes, 1937.

méridionale armoricaine, hérissée de récifs. Fuyant devant le temps, les voiliers cherchent refuge dans la première ouverture qui se présente, cependant que parfois les gros vents d'ouest, battant en côte, avec une mer démontée, laissent peu d'espoir de salut. Sur cet atterrissage, Penmarch, Molène, les Glénants, les Chevaux, le Four, les Morées, Saint-Gildas, etc., sont des factionnaires de triste renommée. Plus au sud, Olonne, Le Pilier, l'île d'Yeu, les Baleines... guettent aussi leur proie. Les pilotes ont la responsabilité d'une grande partie de ces pertes côtières. On en vit échouer deux fois le même bâtiment de Belle-Isle à la Loire.

Comme pour nos navires aériens modernes, prendre terre offrait aux voiliers de jadis les risques les plus grands ; c'est à l'atterrissage des ports et dans les estuaires des fleuves où s'abritent ceux-ci, que s'observent surtout les pertes. L'armateur déposait ses préoccupations lorsque seulement le navire avait réussi à entrer sans encombrés en rivière. On considérait l'« entrée » de la Loire à hauteur de Saint-Nazaire, bien modeste bourgade alors, qui rivalisait avec Paimbœuf pour fournir les pilotes aux navires entrant et sortant. Les pilotes allaient au-devant des arrivants jusqu'au delà des Charpentiers, affrontaient le courant qu'on appelle le « Trépas de Saint-Nazaire » et les amenaient à Paimbœuf. L'un d'eux fit toucher la *Fidélité* d'abord sur les Morées — il fallut renflouer — ensuite sur les Vignettes, deux récifs en vue de Paimbœuf (1778).

En septembre 1788, la *Louise-Marie*, la *Jeune-Nantaise*, la *Louise-Elisabeth*, arrivant en même temps, « touchent sur la Passe » en descendant de Mindin. L'eau envahit les cales. On décharge rapidement la *Jeune-Nantaise* et la *Louise-Marie* dont les cargaisons sont avariées en partie ; mais, on estime que la *Louise-Elisabeth* sera complètement perdue¹²³.

123. Feuilles Maritimes de Nantes, 1788.

La passe de Saint-Nazaire-Mindin franchie, il fallait encore savoir arriver à Paimbœuf, avant-port de Nantes, c'est-à-dire s'échouer avec élégance « sur les vases ». Si le bâtiment s'y jetait trop brusquement et de façon à ne pouvoir être remis à flot par le flux, il risquait d'être submergé comme la *Rose* dont la cargaison des Iles resta sept ou huit jours sous l'eau ; 758 barriques de sucre furent retirées vides, le grément resta dans un piteux état et la vente de la coque donna 1.100 livres.

Vu l'armement supérieur de Bordeaux, l'estuaire de la Gironde vit plus de désastres encore que la Loire.

Il est difficile, pour Nantes, d'établir une moyenne annuelle des sinistres de toute nature ; nous pouvons seulement affirmer que les pertes dues aux éléments déchaînés et à l'inexpérience des pilotes sont fréquentes et constituent, pour les armateurs, un bilan qui ne peut être compensé que par de forts gains par ailleurs.

Nous n'avons de précisions de nombre que pour la dernière période du commerce qui nous intéresse. L'armateur Chaurand dit que la place de Nantes se trouve écrasée par les « pertes réitérées » de navires et par les assurances contre les risques. Plus tard il s'émeut que « tous les mois des navires se perdent » et observe même qu'en huit jours, l'armement de Nantes a dû enregistrer la perte totale de trois navires venant de Saint-Domingue.

Dans un laps de temps relativement court (1785-1788), on assiste à la perte, corps et biens, de la *Comtesse-de-Menou*, du *Docile*, de la *Brunette* (sur les Glénants), du *Comte-de-Tréville* (échoué à Quiberon), de l'*Acon*, du *Théodore* (sur une roche, dans la rade du Morbihan), de la *Comtesse-de-Tréville* (entrant en rivière de Loire), de l'*Iris* et des *Bons-Enfants* (à Saint-Domingue), de la *Sainte-Adélaïde* (à Cayenne), du *Castor* (sur le Four), de l'*Active* (dans la baie de Saint-Georges, en Amérique), du *Comte-d'Angivilliers* (sur les Glénants), etc., sans parler des

avaries graves du *Chaumont*, forcé de se jeter sur les vases, de la *Confiance* qui faillit sombrer dans la rivière de Crach, du *Prince-de-Condé* qui manqua l'entrée de la Loire, de la *Bonne-Mère* qui, après avoir relâché trois semaines à Quiberon en attendant que les glaces aient libéré Paimbœuf, talonne une roche à l'entrée de la rivière et, la cale envahie par l'eau, n'a que le temps de se jeter sur un banc de sable où elle reste trois jours dans l'impossibilité d'être secourue par suite de la violence des vents. On arriva à en sauver cinquante barriques. — Nous ne mentionnons ici que des long-courriers du trafic d'Amérique¹²⁴.

Le chroniqueur des *Feuilles Maritimes* estime à trente-trois les navires, du port de Nantes, perdus et condamnés, durant les années 1786 et 1787. Les débris des navires sombrés devaient, dans certaines passes, offrir un réel danger à la navigation ; aussi, n'y a-t-il rien de surprenant que la *Sainte-Anne* coule bas après avoir rencontré une de ces épaves.

Le 16 août 1788, Saint-Domingue est ravagé par un ouragan, comme il s'en voit dans les pays tropicaux. Tant à Port-au-Prince qu'à Léogane, cinquante bâtiments, qui s'abritaient dans ces rades, subissent de plus ou moins grands dommages. De l'armement de Nantes, le *Père-de-Famille*, de 600 t., est perdu sans ressources avec sa cargaison ; le *Superbe* et l'*Emmanuel*, de 500 t. chacun, sont relevés avec peine de leur échouage ; six autres navires sont déradés avec avaries sérieuses.

Les coups de vent n'épargnent pas l'Île-de-France. Dans la nuit du 14 au 15 décembre 1786, six bâtiments marchands qui y font escale — dont le *Bien-Aimé*, de Nantes — sont mis complètement hors d'usage.

Sur nos côtes de France, la tourmente qui sévit le 19 janvier 1791 fait périr neuf navires de Nantes et de Bordeaux.

124. Fonds Chaurand, Correspondance et Feuilles Maritimes de Nantes.

Signalons encore « un événement aussi nouveau que désastreux », survenu, le 8 janvier 1789, à La Flotte, port de relâche très fréquenté de l'Île de Ré. Par suite d'un abaissement anormal de la température, la mer se trouva prise par la glace jusqu'au delà du mouillage ordinaire des plus grands navires. A un moment, une légère brise s'étant levée, le banc de glace de trois lieues de long s'est mis en marche et a entraîné 40 bâtiments qui ont tous perdu leurs ancres. Beaucoup manquèrent aux recherches ; d'autres échouèrent sur la côte de France. C'est à cette même vague de froid que se rapportent les accidents survenus dans la rivière de Bordeaux : les glaces coupèrent les câbles d'un navire marchand, endommagèrent un autre au point qu'il dut remonter au port d'armement, crevèrent complètement un troisième qui partait pour le Cap Français. L'entrée de la Loire fut bloquée plusieurs semaines par les glaces ; mais, on n'y signale pas d'accidents notables¹²⁵.

Il fut une époque où la rencontre des forbans des Îles d'Amérique se plaçait parmi les calamités les plus à craindre des armateurs. A l'atterrage de Saint-Domingue, ces pirates — dont le domaine principal était l'Île de la Tortue — s'emparèrent encore de quatre navires nantais en 1717, deux en 1718. Des captures peuvent nous avoir échappé, mais nous ne trouvons plus ces pirates après 1722, date à laquelle ils saisirent aux Îles un navire de Nantes, venant de Guinée, et deux bateaux de Bourgneuf, en pêche à Terre-Neuve¹²⁶.

Les corsaires barbaresques se montrèrent plus persistants. Ils opèrent, de-ci de-là, une capture au détriment des expéditions d'Afrique ou d'Amérique qui ont l'imprudence de passer trop près des côtes marocaines. En 1764,

125. Feuilles Maritimes de Nantes.

126. Cf.

les Salétins font augmenter les primes d'assurances de Nantes pour le cabotage en Europe méridionale et le long cours, car ils viennent de prendre deux navires de la Loire, dont l'un, le *Dom-Pedro*, allant à Saint-Domingue, est un des plus beaux bâtiments de Montaudouin. On connaît l'œuvre des religieux de la Mercy, qui avait pour objet le rachat des captifs faits par les pirates barbaresques. Sur les 227 Français qui attendent, du dévouement de ces religieux, leur délivrance au Maroc, on compte 65 Bretons. Ils proviennent en partie des sept bâtiments français capturés de 1754 à 1764. Le roi cependant exerce à l'ordinaire une certaine surveillance, au moyen de frégates en croisière le long des côtes inhospitalières. Mais, cette fois, une sanction exemplaire s'impose. Du Chaffault bombarde Salé et met le feu aux chebecks qui se trouvent dans la rivière de Larache¹⁷⁷.

Belle-Isle et Quiberon étaient les premières terres qui, au retour d'Amérique, se présentaient aux navigateurs se rendant à l'un des ports de la Bretagne méridionale. La plupart des navires marchands s'y arrêtaient afin de se ravitailler en eau, vivres frais, et embarquer un pilote.

On a vu combien la conduite d'un navire était dangereuse le long de nos côtes et ce qu'il fallait de dextérité pour entrer en Loire sans événement fâcheux.

Quand les vents étaient contraires, l'équipage devait retarder l'atterrissage, pendant des jours fort longs et un temps précieux aux opérations actives du commerce, parfois durant des semaines. Par temps favorable, les long-courriers maintenant parvenaient en trente ou quarante jours à faire la traversée de retour ; mais, si les vents étaient défavorables, il fallait compter le double et même davantage. Sans nouvelles, les armateurs supputaient de pénibles accidents de mer et de cruelles pertes sur la cargaison pour leurs associés. *L'Aurore*, après une relâche

177. Chaurand, Correspondance et C 886.

à Quiberon commandée par les vents, compta 95 jours de traversée entre Saint-Domingue et Paimbœuf (1786). Nous avons déjà parlé du *Prince-de-Condé*. Il était aussi en relâche à Quiberon lorsqu'il pensa tenter l'entrée de la Loire (1788). « Le vent semblait assez bon pour l'y conduire, — dit l'armateur de ce navire, — mais il le prit à la fin de son souffle et s'est vu forcé de retourner à Quiberon. » La tentative devait être reprise pour avoir été menée quelques instants trop tard.

Au départ de France, les retards n'étaient guère moins fréquents et dispendieux pour les trafiquants. Si l'armateur ordonnait, les vents disposaient des entreprises, en restant maîtres de la traversée. Entre les navires d'un même port, la concurrence pour s'approvisionner de denrées aux colonies portait les commerçants à activer leurs armements de façon à devancer aux Iles les autres navires ; mais, l'effort devenait superflu si les vents ne s'y prêtaient pas. Les bâtiments armés et retenus par ceux-ci, il arrivait qu'une flotte prenait son départ de France le même jour. Ces bâtiments arrivaient dans le même temps dans la colonie et il en résultait un effondrement des cours du fret.

Nous ne pensons pas avoir trop insisté sur les inconvénients de la navigation à voile. Il reste à nous rendre compte du rôle de Paimbœuf au XVIII^e siècle et des difficultés à surmonter par l'armateur pour transporter, de Nantes, l'équipement et le chargement du navire et pour décharger par la même voie. Car si le port des bâtiments marchands ne leur permet pas de remonter au delà de Paimbœuf, Nantes reste le centre de l'administration maritime, le siège des affaires commerciales, des magasins et la résidence des armateurs. Les ateliers de construction et de réparations s'échelonnent sur les rives du fleuve depuis Le Pellerin, où sont les principaux ateliers, jusqu'à Nantes.

L'ensablement de la Loire remonte sans doute à des temps très reculés, mais l'obstruction du cours de la rivière n'est apparue avec évidence qu'à mesure du développement des transports fluviaux et maritimes.

L'intendant Béchameil fixe, pour la fin du xvii^e siècle, la situation du siège commercial de Nantes, par rapport à son avant-port. « Les plus grands vaisseaux abordaient autrefois à Couëron, qui n'est qu'à trois lieues de Nantes, mais le lit de la rivière s'est gâté par les bancs de sable. Il n'y aborde plus que de petits bâtiments de 40 à 50 tonneaux et les plus grands vaisseaux ne peuvent arriver qu'à Paimbœuf où ils chargent leurs marchandises dans des gabares pour les amener à Nantes. Paimbœuf n'est qu'un village composé d'hostelleries et de cabarets pour la commodité des équipages¹²⁸. » Cet état n'était pas nouveau, puisqu'en 1616 un chroniqueur observe que les grands navires sont obligés de s'arrêter à cinq lieues en dessous de Nantes, distance qui correspond au petit port de Lauenay dont il est parlé en 1672¹²⁹.

Les vaisseaux de 2 à 300 tonneaux, « qui sont les plus forts employés dans les voyages de la Méridionale », se font radouber au Pellerin — à hauteur de Couëron —, note un Mémoire de 1720, qui ajoute que ceux de 100 à 150 t. montent, avec l'aide de la marée, mais non sans risques, jusqu'à l'Hermitage, situé alors, pour ainsi dire, à la naissance des quais de Nantes¹³⁰.

Paimbœuf, où s'arrêtait la majorité des long-courriers, resta longtemps non seulement dépourvu de quais d'embarquement, mais sans, aucun abri du côté du large.

En 1735, le commerce nantais en référa au Ministre, réclamant la construction d'un bassin qui offrirait la sécurité aux navires. « On y ferait des armements et des

128. C 893.

129. Dugast-Malifeux, d'après Jean Zinzerling.

130. C 700.

radoubs, les gabarres, ou chalands de transport, y embarqueraient en toute sûreté les marchandises qu'on expédie de Nantes et chargeraient de même celles qu'on y envoie du dehors »¹³¹. Aucune suite ne fut donnée à cette requête si justifiée.

En face de Paimbœuf, « qui est proprement notre port », s'inquiétaient vingt ans plus tard les Nantais, il s'élève un banc qui ne laissera bientôt plus de place aux vaisseaux dans la rade. « Les navires qui tirent plus de 10 pieds ne peuvent plus monter au Pellerin, ni à Couëron, dans le temps des plus hautes marées, et ceux qui tirent plus de 8 pieds ne peuvent plus monter à Nantes » (1756)¹³².

Après les suggestions d'Abeille, de Caux, de Charron et Peltier, l'ingénieur de la marine Magin, soutenu par le duc d'Aiguillon, apporta, à cette époque, des changements au régime de la Loire dans la traversée de la ville, au moyen de digues qui, en rétrécissant le lit du fleuve, provoquaient, avec l'accélération du cours des eaux, l'entraînement des sables. Les travaux, entrepris à partir de 1754, se poursuivirent jusqu'en 1770, donnant des résultats très appréciables. Négligeant certaines critiques, inévitables en pareil cas, le Trésor royal, les Etats, l'Assemblée du Commerce et la Ville contribuèrent à ces travaux. Bien que poussés en aval de Nantes, ceux-ci cependant ne parvinrent pas à dégager tout le cours de la basse Loire. En 1789 encore, la totalité des denrées coloniales étaient gabarées de Paimbœuf à Nantes. Seuls les bâtiments de 100 à 150 t. pouvaient parvenir avec le flux jusqu'aux quais de Nantes, ce qui se trouve conforme à la déclaration de 1720¹³³.

Un document présumé de 1790 fait ressortir les progrès très rapides de l'ensablement : « A Nantes, les na-

131. Le Beuf.

132. C 700.

133. Treille.

vires de 3 à 400 t. peuvent entrer lorsqu'ils sont *sur leur lest* — tandis qu'il y a vingt ans ceux de 8 à 900 t. y montaient encore —, mais la rivière s'est tellement comblée avec les sables qu'il est à craindre que les bâtiments de 100 t. ne soient bientôt forcés de rester à l'embouchure. » Le texte conclut au creusement d'un chenal, et tout d'abord à l'enlèvement des carcasses de navires qui obstruent le passage des navires¹³⁴.

Il est malaisé de se faire une opinion exacte sur le tirant d'eau de la voie d'accès à Nantes au cours du xviii^e siècle, car les documents ne manquent pas de contradictions sur ce point. Nous concluons volontiers avec Jeulin en disant que, seuls, les petits navires de 150 à 180 t. pouvaient arriver chargés à Nantes, ceux d'un port moyen, de 200 à 250 t., pouvaient à la rigueur parvenir, avec les grosses marées, à Couëron ou au Pellerin, mais que, au-dessus de ce tonnage, les bâtiments devaient mouiller à l'entrée de la Loire.

Les navires entrant en Loire eurent longtemps la déplorable habitude de jeter leur lest là où ils mouillaient ; coutume qui, à la longue, contribua à combler les rades et à obstruer l'accès de Nantes ; cependant, n'a-t-on pas poussé bien au noir l'effet de ces délestages en leur attribuant, plutôt qu'aux apports naturels du fleuve, de si considérables résultats ? « La rivière de Nantes, s'expriment les négociants dans un Mémoire de 1735, se trouve aujourd'hui presque entièrement gâtée par les immenses quantités de lest qui ont été jetées dans les rades de Bonne-Anse, de Saint-Nazaire, Mindin, Paimbœuf, Le Pellerin, Couëron et Nantes. Les navires étrangers qui viennent charger les sels de Guérande ont comblé les trois premières de ces rades et ceux qui chargent les vins et eaux-de-vie du Comté Nantais ont gâté les dernières. » Dans une longue étude, dédiée à Louis de Brancas, commandant

de la Bretagne, Vigneu, secrétaire du Commerce de Nantes, se fait l'écho de l'inquiétude suscitée par cette question. C'est un cri d'alarme poussé vers le Pouvoir qui détient l'autorité et les moyens financiers. « La rade de Mindin, qui restait seul refuge à l'embouchure de la Loire, est rendue presque inutilisable par le jet furtilif du lest étranger... la Bonne Anse a été rendue impraticable par le même lest... la rade de Paimbœuf est entièrement perdue par le lest des étrangers, il y a péri depuis deux ans un nombre considérable de navires avec de riches chargements, pour avoir touché sur les bancs formés par ce lest »¹³⁵.

Le Conseil du roi était intervenu au xvii^e siècle pour sanctionner un règlement de police, instituant un *Office de lestage et de délestage des navires*, concédé, pour ses profits, à l'administration de l'Hôpital général de Nantes. Le lest devait être déchargé dans des bateaux spéciaux et transporté à terre, hors des atteintes des marées. Ces mêmes bateaux fournissaient aux navires en parlance le lest qui leur était nécessaire. L'Hôpital avait si peu tenu la main à l'application du règlement dont il avait été chargé, que, vers 1700, celui-ci semblait tombé en désuétude, si toutefois il avait jamais été mis en vigueur. M. de Brou, intendant de la Province, fut commis par le roi, en 1721, pour examiner les abus du délestage. De sa personne, l'intendant se transporta à Nantes, le 10 janvier suivant, pour interroger les corps constitués et les entreprises particulières intéressées. L'Assemblée des négociants, entendue le 31 mars, il fut décidé que les clauses du règlement primitif seraient reprises, développées et surtout mises en exécution par les administrateurs de l'Hôpital¹³⁶.

On dut établir un sévère contrôle pour revenir sur des errements, aussi anciens et faciles, de la part des étran-

135. Mémoire sur le Commerce de Nantes, par Vigneu, 1732. C 499-700.
136. C 699-700.

gers et des Français ; les dérogations ne disparurent pas en quelques années ; on cite encore le comblement, à Nantes, de la dépression entre le Sanitat et la Chézine, par les apports de galets et de sable des navires ; cependant, la réglementation du délestage finit par s'imposer pour devenir de pratique courante.

Les Gabariérs de la Loire formaient une corporation soumise également à un règlement de police établi par la communauté de ville en 1653. Nous en connaissons les dispositions par un arrêt du Parlement, du 20 mars 1736. Les formalités et obligations auxquelles était tenue l'exploitation des transports fluviaux, gabares, barges ou allèges, se trouvaient sanctionnées par des amendes applicables aux hôpitaux de la ville. A cause des risques, la charge et le prix du transport étaient limités suivant deux périodes, qui couraient de Pâques à la Saint-Michel et de la Saint-Michel à Pâques. Les gabares devaient porter secours aux navires en danger dans la rivière. En 1753, le Parlement confirma les tarifs fixés en 1736, à savoir : 20 sous par tonne de marchandises durant la première période et 32 sous durant la seconde période, en bornant à trois jours le trajet d'aller et retour de Nantes à Paimbœuf¹³⁷.

Ainsi, les gabares, d'ailleurs fort lentes à manœuvrer, couvraient avec prudence la distance d'une dizaine de kilomètres pour atteindre les navires restés sur leurs ancres à Paimbœuf ou Mindin. On y accumulait les gréments, les vivres de toutes sortes, les marchandises variées des cargaisons, enfin tout ce que réclamait la « mise dehors » des navires en armement, au risque de bien des dommages s'il pleuvait ou que la mer fût un peu forte. Les cargaisons de retour risquaient davantage que celles du départ, car sucres, indigos, cotons, étaient périssables à l'humidité.

La perte de temps de l'atterrissage des navires s'aggravait des retards imprévus au déchargement. Par forts vents contraires, les gabares restaient immobilisées à Nantes. « Avec les vents nordois qui règnent depuis quinze jours, les gabarres n'ont pu monter à Mindin décharger le *Montmorin* » (novembre 1788).

En outre, les manipulations répétées des produits coloniaux entraînaient la dégradation des emballages. « Vous ne sauriez croire, écrit un armateur à son correspondant des Iles, la perte que l'on éprouve en déchargeant au bas de la rivière et ensuite sur nos quais, lorsque les douilles de barriques ne tiennent pas et qu'on est souvent obligé de mettre le sucre dans d'autres futailles. Nous vous prions de vous servir de feillard pour les barriques. »

Pour faciliter la perception des taxes, la décharge des navires, ou des gabares, devait se faire au « Port de la Fosse, où est le bureau des Fermes », et non ailleurs (arrêt du 24 mars 1694). Cette mesure qui, en principe, pouvait sembler nécessaire à la conservation des droits du roi, parut trop exclusive aux négociants. Paimbœuf, en 1712, possédait une recette des Fermes et, peu de temps après, au Pellerin d'abord, puis à Couëron, fut établi un port intermédiaire de déchargement pourvu de visiteurs. Il fallait une permission spéciale de Nantes pour décharger à Mindin. Ce qui souleva le plus d'objections de la part des armateurs, ce fut la visite des denrées coloniales sur les gabares. Les contrôleurs du roi, peu soucieux de l'intérêt des commerçants, ouvraient les futailles, caisses et balles par tous les temps ; il en résultait des dommages regrettables. Assurément, la fraude était toujours possible au mouillage, comme au cours du trajet des rades foraines à Nantes. Elle nécessitait une surveillance assez tracassière et, malgré toutes les précautions, les agents des Fermes ne parvinrent jamais à supprimer complète-

ment les « versements frauduleux » qui se faisaient le long de la rivière¹³⁸.

L'équipage ne prenait pas régulièrement part au chargement et au déchargement du bâtiment ; il était requis pour la navigation proprement dite, de l'appareillage au retour à Paimbœuf.

Le lieutenant en premier, ou un autre officier de l'équipage, avait la mission du recrutement des matelots. Il s'en allait quérir des hommes dans le département de Paimbœuf, qui en comptait un grand nombre, et encore à Saint-Nazaire, au Croisic, à Pornic, à La Plaine. Lever des gens de mer n'était pas toujours aisé ; en temps de guerre surtout, lorsque le roi réquisitionnait pour ses vaisseaux le contingent le plus sain des marins du commerce. Il y avait à Nantes des maisons de recrutement, mais la qualité du personnel navigant était, dans les petits ports, d'une moralité supérieure à celui des quais de la Fosse. Si l'officier recruteur se voyait obligé de lever des hommes dans une circonscription étrangère à celle de Nantes, il ne pouvait le faire qu'avec la permission du commissaire des classes de cette circonscription.

A date fixe, rendez-vous est donné aux matelots à bord du navire en partance et, de là, ils sont conduits au bureau des classes à Nantes, pour être passés en revue et inscrits au rôle général, « ce qui coûte à tel navire jusqu'à 300 livres de frais », sans parler de l'embaras du déplacement et du « retardement » pour le départ. Sur l'extrait du rôle général qui lui a été délivré par le bureau de Nantes, le commissaire des classes de Paimbœuf passe ensuite sa revue. En cas d'absence, à la dernière heure, d'enrôlés, par suite de maladie ou de désertion — cas assez fréquent avec l'avance de solde, — il fallait retourner à Nantes pour régulariser les remplacements. En 1716, le Conseil du

138. C 701-2.

Commerce de Nantes faisait ressortir la gêne de cette coutume et demandait que le commissaire de Paimbœuf ait qualité pour procéder aux remplacements, même à l'inscription de tout l'équipage. Cependant rien ne paraît modifié dans la suite ; Nantes tenait à ses prérogatives de siège principal de la Marine. Au retour d'une expédition, la revue de l'équipage est passée de même à Nantes. A cette occasion, le capitaine rend compte des décès, des désertions, et de tous les changements intervenus dans l'équipage¹³⁹.

Ce qu'on nommait alors la rade de Paimbœuf était constitué par l'anse que forme l'estuaire de la Loire entre Mindin et Paimbœuf. Les bancs de sable qui, aujourd'hui, ferment en partie l'accès de ce dernier port, étaient déjà en formation ; cependant, ils laissaient place à un important mouillage. A la fin du xviii^e siècle, on y a dénombré jusqu'à 400 navires. Même si cette vue est empreinte d'exagération, elle laisse place à l'opinion d'un mouillage très fréquenté. Comme nous l'avons dit, ni bassin, ni abri quelconque dans la rade qui est peu profonde, à peine cinq mètres d'eau au plus profond, à marée basse. Les vents du N.-O. au S.-O. la rendent peu sûre ; on pare à cet inconvénient en fixant les navires à quatre amarres, dont deux s'appuient sur terre ferme et deux autres sont mouillées en Loire avec de fortes ancrs. Par temps calme, les bâtiments s'échouent sur le sable ou restent sur leurs ancrs, groupés dans un ordre, ou plutôt un désordre trop serré, car s'il survient une bourrasque un peu violente, cassant les câbles, perdant les ancrs, ils se jettent les uns sur les autres.

Les abordages ont des conséquences imprévues. Le feu prend à bord de la *Louise-Marie*, « échouée sur les vases » à Paimbœuf. Il se communique à un navire étranger de 1.000 t. et au *Bienvenu*, caboteur chargé de grain. Pour

139. C 741-2.

mettre celui-ci à flot, on dut l'alléger de ses mâts, de ses câbles, de son gouvernail. Le *Marville*, en décharge de Saint-Domingue, fut aussi en grand danger ; on parvint, non sans peine, à le sauver (1788)¹⁴⁰.

Pour éviter les risques fréquents d'avaries dans les quatre amarres à Paimbœuf et l'usure des câbles, certains armateurs préféraient laisser leurs navires désarmés au Pellerin. En période de guerre ou de crise commerciale, les navires étaient mis en sommeil le long de la rivière ; mais le repos sur les vases les détériorait davantage qu'une navigation suivie.

Les bâtiments d'un grand port mouillaient de préférence en face de la pointe rocheuse de Mindin, dominée par un fort construit par le roi pour défendre l'entrée de la Loire. La renommée de son mouillage n'attira en ce lieu aucune agglomération, même la plus modeste. On y signale seulement un lazaret pour la surveillance des malades contagieux. S'il faut en croire Ogée, le village qui y existait jadis avait disparu à la fin du xviii^e siècle.

Paimbœuf, au contraire, se développa progressivement. On y comptait, à cette époque, un hôpital datant de 1716 qui rendait d'appréciables services aux équipages, un détachement de la maréchaussée, des interprètes de langues étrangères devant servir aux capitaines de nations alliées qui mouillaient dans sa rade, un bureau des Fermes avec six visiteurs des cargaisons, un commissaire des classes, un magasin aux poudres, une école d'hydrographie, réputée, dès 1775, pour son enseignement.

Grâce aux subsides votés par les Etats de Bretagne — qui, après la tenue de 1760, avaient délégué à Paimbœuf une commission de visite, — le port d'accès de la Loire fut enfin doté d'un môle, « établi au bas de la rade », et de façon à le protéger des sables. Long de 240 pieds et large de 18, les bateaux s'y amarraient sur des pieux

140. *Feuilles Maritimes de Nantes.*

de bois et les barques se fixaient à des anneaux de fer. Commencé en 1762, cet ouvrage, « le premier de cette nature à Paimbœuf », n'était pas achevé, faute de ressources suffisantes, en 1768, lorsque les glaces et des coups de mer violents l'endommagèrent gravement.

Sur requêtes des habitants, le 2 mars 1769, les Etats consentirent à une aide en vue de réparations. Rien n'avait été fait en août 1770 et le môle inachevé allait à sa ruine.

La situation ne s'était pas améliorée lorsque le sieur Groleau, ingénieur du département de Nantes, fut chargé, par l'intendant Caze de la Bôve, de nouvelles études touchant la navigation de Paimbœuf (1776). Groleau concluait à la restauration du vieux môle, à la construction d'un nouveau môle « à la pointe du Calvaire et vis-à-vis la Pierre à l'OEil » et d'une balise sur le rocher des Morées, travaux décidés, le 13 octobre 1778, en Conseil du roi, qui accordait une subvention de 50.000 livres ; le complément du devis devant être couvert par le commerce et la communauté de ville de Nantes.

Par la suite, le vieux môle prit l'appellation de Chaussée de la Bôve, du nom de l'intendant qui procéda à l'exécution des améliorations maritimes de Paimbœuf. Accessible à basse et haute mer, il formait brise-lame du côté de l'Ouest et, à l'Est, offrait sur toute sa longueur une cale pour le chargement et le déchargement des marchandises. C'était la réalisation de ce que l'avant-port attendait depuis plus d'un siècle.

Fin 1784, le total des dépenses faites et restant à faire se montaient à 133.950 l. et Groleau estimait l'achèvement définitif de son projet à quelques mois. Cependant, en 1786, on travaillait encore sur le môle et aux Morées. On reproche à Bertrand de Malleville de n'avoir pas apporté à cet achèvement l'intérêt dont avait fait preuve son prédécesseur à l'intendance de Bretagne. De fait, s'adressant

à l'intendant lui-même, les habitants de Paimbœuf lui exprimèrent la douleur d'avoir vu les travaux suspendus à l'instant où il était entré dans l'administration de la Province. Ils demandaient la continuation des « quais », absolument nécessaire à la marine et à la salubrité de la ville, afin de reculer les vases restant à découvert aux marées¹⁴¹.

Mais remontons à Nantes pour assister aussi à sa transformation. « La Fosse de la Loire » est un quartier riverain du fleuve où se fait, à Nantes, le grand commerce. Il possède, en 1736, « un quai très large et long à proportion, bordé — déjà — de maisons magnifiques où logent les trafiquants maritimes »¹⁴². Quelques années avant cette date, les autorités de la ville, soucieuses de donner aux rives de la Loire « l'uniformité et l'embellissement dont elles étaient susceptibles », visitèrent ce quartier (1732). Pour une grande cité commerciale, en plein développement, qui se flatte d'attirer grand nombre de notables étrangers, tant par les échanges directs que par les célèbres ventes de la Compagnie des Indes, Nantes pouvait prétendre à des aménagements d'urbanisme. Sur les quais de la Fosse, entre la rue Montaudouin et la maison du sieur Le Breton de la Barbonnière, c'est-à-dire sur une longueur de 50 toises, existaient en ce temps des chantiers pour la construction des navires qui nuisaient considérablement à la perspective. Il fut décidé que ces chantiers, qui intéressaient particulièrement les constructeurs Arnoult et Prébois, ne pouvaient subsister, qu'ils seraient transportés un peu plus loin, « au quartier et rivage de la Chézine ». L'ingénieur Goubert et l'architecte Portail reçurent mission du maire et des échevins d'étudier la réalisation de ce projet qui, définitivement, aboutit au Conseil d'Etat. Le roi signifia aux constructeurs de navires d'avoir à

141. Intendance. C 408 à 410.

142. Dugast-Matifeux. *Etrennes Nantaises*, 1736.

démolir leurs chantiers de la Fosse dans les trois mois, de façon à rendre « la place nette pour une promenade publique » laissant libre circulation aux attelages, et d'où la perspective pourrait s'étendre tout au long de la Loire, d'un côté sur la Bourse, le Port au Vin et le quai Brancas, de l'autre sur le quai d'Estrées, fort bien construit également, le quai de la Chézine, et jusqu'au coteau de l'Hermitage. Les chantiers projetés allaient s'établir un peu en retrait de la ligne des quais, sur les rives de la Chézine. Ils devaient comporter trois ateliers, pour deux vaisseaux chacun, autant de parcs pour le bois et, en outre, trois cales de réparation¹⁴³.

Nantes a occupé, au début du XVIII^e siècle, le premier rang en France dans le commerce maritime. Ceci ressort indubitablement d'un état comparatif du mouvement des ports, produit par M. Gabory¹⁴⁴. Les nations étrangères, liées au port de la Loire par des traditions très anciennes, continuaient à y entretenir leurs relations d'échange ; par ailleurs, son armement, avec une impulsion non dépourvue de perspicacité, sut, avant tout autre, se porter vers les Iles d'Amérique.

Il est manifeste que, de ces deux sources, des profits considérables découlèrent sur la ville dans la première moitié de ce siècle. L'Ile Feydeau, cédée, en 1723, par la communauté de ville à un certain nombre de riches trafiquants et construite d'après un plan d'ensemble imposé, devint la résidence ambitionnée des commerçants maritimes les plus fortunés, tandis que d'autres s'étaient déjà fixés ou se fixaient sur les quais de la Loire et à l'Ile Gloriette. Ces hôtels faisaient l'admiration des contemporains. La plupart de ces superbes habitations « ressemblent à des palais », disaient-ils (1736). Les quais allaient prendre une

143. C 664.

144. Gabory.

extension qui devait non moins impressionner les voyageurs.

Devant cette affectation de prospérité et de recherche d'esthétique, les chantiers de construction ne pouvaient être maintenus à la Fosse. La décision du Conseil d'Etat, pour leur transfert, est de juillet 1738. Il semble qu'avant cette date, il y eût déjà à la Chézine des chantiers de navires. Quoi qu'il en soit, ce quartier devint le centre des constructions navales et le resta longtemps. Pierre Gresleau, syndic de la ville, et Jean Hubelot, conseil-secrétaire du Commerce, bien fondés pour renseigner le *Dictionnaire* d'Expilly, notent, en 1766, qu'on a construit récemment, depuis la Chézine jusqu'à la Piperie, un magnifique quai et qu'on se propose d'établir, en ce dernier lieu, les chantiers de navires, trop à l'étroit à la Chézine. En mai 1777, le Comte d'Artois assista à la Chézine au lancement d'un bâtiment tout mâté, la *Rosière d'Artois*¹⁴⁵.

On peut se demander quelle utilisation pouvait avoir une telle étendue de quais, alors que l'accès de Nantes était toujours interdit aux long-courriers d'Amérique. Bien que ceux-ci aient augmenté sensiblement de nombre après la guerre de Succession d'Autriche, ils n'en étaient pas moins, en dépit des travaux de Magin, toujours arrêtés à l'embouchure de la Loire. Ce grand développement des quais jusqu'à la Piperie ne pouvait servir qu'au déchargement des gabares et des caboteurs de faible tonnage.

145. Expilly. — Il nous paraît intéressant de noter ce que rapporte Jeulin à propos des chantiers de la Chézine : « A la Chézine on ne pouvait construire de navires supérieurs à 90 pieds (29 m. 25) de longueur. On fut contraint d'installer d'autres chantiers sur un nouveau terrain à Chézine, où il fut possible d'entreprendre la construction de navires longs de 130 pieds (42 m. 25), comme l'*Apollon* mis à l'eau en 1745. Ces chantiers étaient encore réputés en 1768, puisque cette année les corsaires nantais y construisirent le *St-Jean-Baptiste*, utilisé par Surville, lors de son dernier voyage autour du monde. Les constructions nantaises furent dans une situation très brillante à la fin du XVIII^e siècle. En 1786, les prix des constructions nantaises étaient inférieures d'un tiers à ceux du sud de l'Angleterre, mais la durée des navires était plus faible ». (I, 182.)

Les chantiers de la Chézine, gagnés par les agrandissements de la ville et devenus insuffisants pour les constructions réclamées par le progrès maritime, furent l'objet d'une délibération de la communauté qui, le 7 septembre 1781, demandait au roi d'autoriser leur transfert sur un atterrissement au-dessous de la Piperie, paroisse de Chantenay. Faute de place aux anciens chantiers, plusieurs constructeurs s'étaient déjà, à cette date, établis en ce lieu, ayant engagé à leurs frais des aménagements. Les sieurs Prébois — sans doute, fils de celui jadis installé à la Fosse — et Bourmand, constructeurs à la Chézine, firent opposition à la décision de la communauté. Le roi, considérant l'intérêt public, passa outre et ordonna l'exécution du projet (3 décembre 1782). Crucy, architecte de la ville, en fut chargé, en même temps qu'il devait procéder à l'aménagement de la Chézine et à l'alignement des immeubles entre le quai d'Estrées et les Nouvelles Salorges¹⁴⁶.

Dans la suite, légèrement plus bas que la Piperie, d'autres établissements de construction prirent naissance. On les dénomma les chantiers Dubigeon ou de Chantenay.

Les chantiers que nous venons de voir se succéder, sur les quais de Nantes et de Chantenay, ne suffirent pas — cela se conçoit — à subvenir à l'énorme consommation de navires pour le cabotage et le long cours. Sans parler des bâtiments qui, à certaines époques, furent achetés à l'étranger, ou commandés dans les ports français voisins, il a existé, au XVIII^e siècle, des ateliers de construction à Haute-Indre, Basse-Indre, Cordemais, Couëron, Le Pellerin et Paimbœuf.

Nous laisserons à des spécialistes le soin de parler de l'architecture navale au cours de ce siècle d'affaires maritimes, disant seulement que, malgré certaines critiques, les voiliers sortis des chantiers de la Loire remplirent leur mission à la satisfaction des armateurs.

146. Intendance. C 356.

Un ingénieur, envoyé de Brest pour surveiller la construction de frégates que le roi faisait construire à Nantes, a laissé sur les long-courriers d'Amérique des observations qui ne sont pas dénuées d'opportunité.

Sa principale critique porte sur le défaut de proportions dans les dimensions pour assurer à ces bâtiments la vitesse qui leur est nécessaire. Le personnel, les marchandises, l'armement, ont tout à gagner à l'accélération des voyages — pense-t-il. En période de guerre, les long-courriers sont atteints, presque aussitôt que poursuivis, par l'ennemi. Il conviendrait de leur donner plus de longueur, par rapport à la largeur qu'ils ont actuellement. Le ralentissement de la marche, la difficulté de manœuvre, l'instabilité, la dérive, sont autant de conséquences fâcheuses des bâtiments trop courts. L'instabilité vient surtout de la « hauteur prodigieuse » des œuvres mortes. La solidité et la durée seraient accrues, si l'on apportait plus de soin dans l'assemblage. On gagnerait plus de légèreté en amenuisant les ferrures, en général trop lourdes.

Si, en temps de guerre, les navires en droiture pour l'Amérique trouvent leur sauvegarde dans les convois escortés, les bâtiments destinés aux côtes d'Afrique, qui ne doivent compter que sur leurs propres moyens de défense, devraient être l'objet de dispositions particulières et posséder une marche même supérieure à celle des frégates du roi. « Les Anglais ont su s'adapter aux circonstances mieux que nous et ne subissent pas des pertes qui se traduisent, en période de guerre, par une interruption fatale. En réformant légèrement la construction, le commerce maritime de France, affaibli par les guerres auxquelles il est sans cesse exposé, ne recevra plus ces vives atteintes dont il a tant de peine à se rétablir et après lesquelles il languit pendant si longtemps » (10 janvier 1761).

Telles sont les conclusions de l'ingénieur Lamothe.

Il va sans dire qu'une des raisons de dépérissement des navires était la corruption des bois employés à la construction. On se servait de bois trop gras et enfin de mauvaise qualité ; les barres d'arcasse se perdaient parfois au bout de trois ou quatre années d'usage. Le remède préconisé par l'armateur Bonvallet est l'aération des parties basses. Non seulement la conservation du bâtiment y gagnerait, mais on éviterait à l'équipage et aux noirs bien des contagions mortelles.

L'expérience montra, vers 1780, que rien ne pouvait contribuer à la solidité et à la durée des bâtiments comme le revêtement de cuivre qui devint d'un emploi courant. Ce fut dans l'armement une grosse inquiétude, lorsqu'en 1781, l'Angleterre s'opposa à l'importation des feuilles et des clous de cuivre de la Suède, qui nous approvisionnait jusqu'alors. Le commerce fit appel au roi pour faciliter à une manufacture de Strasbourg les expéditions qui lui étaient indispensables.

Il semble que, sur la construction, des sentiments tels que ceux exprimés par l'ingénieur Lamothe aient trouvé un certain écho en haut lieu, car on voit de Castries user de son autorité pour intervenir, dans le même sens, près du commerce de Nantes. Les juges et consuls, représentant le Général du Commerce, sans se départir de la déférence habituelle, firent au Ministre une réponse qui écartait toute insistance : « On peut être tranquille sur la solidité de notre construction et remarquer que, si ces bâtiments avaient plus de longueur, ils se rompraient sur les roches ; dans cette position, ils résistent mieux qu'une frégate, ou une flûte, à l'agitation de la mer et à la pression inégale d'un écueil. La construction n'est pas vicieuse à Nantes, les navires ne pèchent pas par l'assemblage, les rapports entre les capacités de l'avant et de l'arrière sont calculés suivant leur destination, les liaisons sont très

solides ; enfin, la vie des équipages et la fortune des armateurs sont assurés autant qu'il est possible, abstraction faite des dangers de mer » (2 septembre 1780). A l'appui de ce qu'ils avançaient sur la solidité de leurs bâtiments, les négociants citaient l'exemple de l'*Eole* qui, l'année précédente, s'était échoué, toutes voiles dehors, sur un rocher de la pointe du Croisic. Toute la quille emportée, il résista au poids considérable de sa cargaison, soutenu seulement par la carlingue et réussit ainsi à gagner Paimbœuf¹⁴⁷.

En définitive, il faut s'en tenir à l'opinion des principaux intéressés, les armateurs, qui affirmaient que l'architecture navale du port de Nantes convenait parfaitement aux entreprises de leur commerce. Les chantiers de la Loire jouissaient d'ailleurs d'une certaine réputation, puisque le roi y faisait des constructions pour son service. Une association de négociants de Paris choisit également Nantes pour mettre en chantier six frégates de course et deux corvettes.

Les *Feuilles Maritimes* de 1787 observent que les navires de Bordeaux et de Nantes sont, pour la généralité, d'un port supérieur à ceux des autres villes maritimes du royaume, vu que près de la moitié des navires de ces deux places sont de 400 t. et au-dessus. Il ne faudrait pas cependant que cette opinion nous fasse oublier que Lorient s'était spécialisé, depuis l'installation de la Compagnie des Indes, dans la construction des plus forts bâtiments de commerce.

**

Armement des navires. Cargaisons. Frais de mise dehors (assurances). — Obligations imposées à l'armement : engagés, passagers gratuits, fusils... — L'armateur exploite lui-même le fret; affrète son navire (au roi, aux compagnies privilégiées...), trafique sur les marchandises (entreprises en participation) et prend des

intérêts dans des affaires diverses, même sur les places étrangères. — Accords avec les colons (liaisons d'habitations). Sociétés commerciales aux Iles. — Enorme masse des créances arriérées et impayées. — Crise monétaire après la guerre d'Indépendance.

La mise dehors d'un navire de 3 à 500 t. exigeait au moins deux ou trois mois de préparatifs. Dans les registres de comptes d'armement que nous ont laissés, pour la seconde moitié du xviii^e siècle, les maisons Chaurand et Deguer¹⁴⁸, on assiste à toutes les dispositions prises pour l'équipement d'un navire de commerce.

Les meilleurs bâtiments sortent des chantiers de Prébois ou de Bourmand. La « coque » neuve d'un long-courrier de 200 t. vaut de 20 à 30.000 livres, dépense relativement peu élevée par rapport au capital qu'il faut engager pour assurer un départ. Les frais d'appareillage pour une expédition comprennent des articles distincts : l'armement proprement dit, c'est-à-dire tout ce qui concerne la mise en état de navigabilité, la défense armée, le recrutement de l'équipage et toutes les formalités administratives, — les vivres, tant pour l'équipage que pour l'état-major et les passagers de premier rang, — l'avance de solde à l'équipage, sur deux mois de navigation, — la cargaison, destinée aux échanges ou à la vente.

Le plus souvent, la mise en état réclamait un radoub, le remplacement de certains appareils et diverses réparations de charpente. Les voiles, quand elles n'étaient pas prises à Nantes, venaient de chez Sellier de la Touche, à Rennes. L'armateur, pour être armé, devait se pourvoir près de l'Amirauté d'une commission en guerre. Comme durant certaine guerre, des armateurs se virent dans l'obligation de contracter des assurances chez les pires ennemis de notre commerce, c'est en Angleterre qu'on allait parfois s'approvisionner de pièces d'artillerie. Les Anglais forgeaient des armes contre eux-mêmes. La *For-*

tune, armée par Deguer, en 1767, pour la côte de Guinée, où la concurrence britannique était si ardente, ne portait pas moins de 16 canons venus de Londres, 160 boulets, 30 mousquetons, 4 espingoles, 12 paires de pistolets, 18 espontons, 24 sabres, 30 baguettes en bois, 30 boulets ronds, 50 ramés, 280 grenades, 200 balles de fusil, 1.000 cartouches. La défense courante comprenait en moyenne une dizaine de canons et de pierriers et un coffre d'armes d'abordage.

Le moins qu'on puisse dire des vivres, c'est que leur énoncé est très long et varié. Outre les biscuits, farines, pois, salaisons... pour l'équipage, il faut observer, sans généraliser peut-être, que celui-ci bénéficie de vin : « 46 barriques de vin d'équipage », — « 40 barriques de vin d'équipage », — « 72 barriques de vin d'équipage » (il s'agit ici d'un appareillage pour l'Afrique), — vin rouge et blanc pour l'équipage sur un autre navire, également pour l'Afrique. On embarque des aliments frais : œufs, beurre, légumes, fruits et animaux vivants... réservés tout d'abord à l'état-major et aux passagers de marque ; cependant les quantités de volaille laissent croire qu'elles dépassent les besoins de la table du bord : 364 têtes de volailles de différentes espèces, sur l'*Alexandre*, — 168 poules, 9 canards, 18 dindes, 4 cochons, 6 moutons, sur le *Saint-Honoré*, — 4 cochons, 10 moutons, 215 poules, 77 canards, 41 dindes, 24 oies, 31 pigeons, pour un autre voyage à Saint-Domingue de l'*Alexandre*, — 15 douzaines et demie de poules, 42 canards, 33 dindes, 8 moutons, 4 cochons, 1 truie pleine, 1 vache avec son veau, sur le *Saint-François*, en partance pour l'Afrique... etc.

Faïence, couverts d'argent et linge fin sont considérés comme indispensables à la table. Les douceurs et les vins de qualité n'y manquent pas non plus : Bordeaux, Malaga, Alicante, liqueurs.

Aux Iles, les navires se réapprovisionnaient en « rafraîchissements », c'est-à-dire en denrées fraîches.

Pour les esclaves chargés sur la Côte, l'armement avait des attentions particulières : tabac à fumer, grosses pipes, cuillères de bois, rassades « pour amuser les nègres ». Ces articles figurent à côté des fers et des étampes destinés aux mêmes passagers.

Nous ne reviendrons pas sur la nature de la cargaison de Nantes pour l'Amérique. Elle ne varie guère durant tout le siècle. Outre les vivres, les matériaux de construction, l'outillage pour les sucreries, les objets d'habillement et de ménage, les toiles de toutes provenances de Bretagne, constituent les articles d'échange les plus courants.

La cargaison pour l'Afrique, sans subir de grands changements, est plus variée, et d'ailleurs d'une formation plus difficile. Après la dissolution de la Compagnie des Indes, le commerce libre des mers orientales fournit insuffisamment les cotonnades si recherchées des noirs. Pour y suppléer, Nantes créa des fabriques d'indiennes et de guinées de noms divers ; mais, il fallut encore en importer de Hollande. Les cauris venaient du Bengale et des Maldives. L'armateur nantais Pierre Le Termellier fit, avec ces coquillages, utilisés comme monnaie d'échange, sa fortune et celle de sa famille¹⁴⁹. Les fusils étaient souvent introduits d'Angleterre ; encore fallait-il qu'ils ne fussent pas rouillés et susceptibles de fonctionner normalement. La concurrence des blancs sur la Côte noire rendait les roitelets détenteurs d'esclaves plus exigeants qu'il ne convenait aux traitants. Dada, roi du Dahomey, se plaignit, en 1773, que, depuis plusieurs années, les fusils de provenance française étaient de mauvaise qualité : « crèvent et blessent beaucoup de ses gens ». « Le roi s'en pourvoira désormais chez les Anglais », faisait savoir l'intermédiaire de traite¹⁵⁰.

149. Du Halgouet : *Gentilshommes commerçants et commerçants nobles*. Mémoires de la Soc. Hist. Arch. Bret., 1936.
150. C 727.

Voici l'exemple d'une cargaison pour la côte d'Angole, que porte le *Saint-François*, de 200 t., parti de Paimbœuf le 30 avril 1767, armé par Deguer :

Guinées bleues et Indiennes (chasselas, limencas, korrots, choquelas, chilas, etc.), achetées à MM. d'Havelooze, Meckenhauser et Cie, J. Gruel, Kuster et Pelloutier, de Berthault, J. Marcorelles, Desridelières-Leroux, Couillaud.

100 pièces toiles et mouchoirs de Chollet.....	1.100
Bayettes bleues et rouges, achetées à Cornu.....	3.149
9 pièces satin, achetées à Carrier frères.....	1.023
Barres de fer, achetées à Babut.....	1.330
Eau-de-vie, venant de la Rochelle.....	9.445
800 fusils, achetés à Londres par Louis Texier...	7.992
200 fusils français, achetés à Simon.....	1.902
1 baril de plomb.	
227 caves de 6 flacons chaque. }.....	1.340
30 caves de 9 flacons chaque }.....	
Galons or et argent.....	641
8 paniers contenant 400 plats d'étain.....	428
Balles de drap bleu et rouge et 2 manteaux modèle.....	1.521
Bassins de cuivre.....	142
Rassade fine en un baril.....	310
190 marmites.....	209
Esprit de vin, essence d'anis.....	1.044
Canettes achetées de Belabre.....	8.617
Poudre de guerre en barils.....	9.254
1.188 douzaines de couteaux, achetés à MM. d'Havelooze, Meckenhauser, Gruel, Benier.....	2.451

La cargaison monte ainsi à 200.039 livres. Le capitaine dut la compléter à la Côte de fusils, poudre, étoffes diverses, pour 6.605 livres, achetés à un capitaine anglais¹⁵¹.

151. Deguer, Comptes d'Armement et de désarmement I.

On constatera l'importance du troc auquel devait se livrer le *Saint-François*, en rapprochant la valeur de la cargaison des frais de la mise dehors du bâtiment qui s'élève à 308.000 livres. Figurent dans ce chiffre : l'armement, pour 72.294 l. (la coque : 23.000), les vivres pour 25.514 et l'avance à l'équipage pour 3.609 l.

La mise dehors, en 1771, pour Angole, du *Jean-Baptiste*, de 200 t., au même armateur, revient à 228.188 l. (48.734 d'armement, 23.900 de vivres, 3.026 d'avance, et 152.528 de cargaison). L'achat du navire compte à l'armement pour 20.000 l. et le radoub pour 4.400. Par contre, la sortie de la *Jeune-Reine*, de 160 t., 6 canons et 32 hommes, ne coûte à Deguer que 100.000 l., bien que le navire ait été payé, avec son gréement et ses apparaux, 20.000 l. Une cargaison de 50.000 l. devait suffire à son expédition sur la côte de Guinée et aux Iles.

Bien moins coûteux, il va sans dire, sont les voyages directs aux Iles. La mise dehors du *Saint-Honoré*, de 500 t., pour Saint-Domingue, ne monte qu'à 50.000 l. Il a déchargé à Paimbœuf, pour repartir peu de temps après, avec une cargaison seulement de 22.000 l. Le départ de l'*Alexandre*, de 600 t., qui effectue un voyage la même année (1787), se chiffre par 69.000 l. et la cargaison compte dans cette dépense pour 32.000 l. Ces derniers bâtiments partent pour ainsi dire sur leur lest et effectueront leur principale opération sur le fret de retour. A cette époque, où l'effort de la colonisation est accompli, alors que les relations commerciales avec les Iles sont laissées libres, tant aux ports français qu'aux nations étrangères, les colonies abondent de produits manufacturés. Il n'y a rien, ou peu de chose, à gagner à leur importation. Le fret seul reste rémunérateur et capable de soutenir les frais d'armement¹⁵².

152. Deguer et Chaurand.

Hormis les périodes de guerre, il est rare qu'il n'y ait point de passagers au départ de Nantes ou des Iles. Les passagers payants sont d'ailleurs recherchés des armateurs, car ils représentent une recette appréciable. Les tarifs de transport personnel ont varié progressivement, pour atteindre 800 livres pour un seul passager, 9.000 livres pour cinq passagers, 3.000 l. pour les trois fils de M. Vaucresson venant de Saint-Domingue, 3.846 l. pour la dame Trouson, de Buenos-Ayres à Cadix (1786)... etc.

Il faut distinguer cependant les passages payants des passages gratuits sur l'ordre du roi. Ces derniers furent institués en 1721, lorsque le recrutement des « engagés » ne suffit plus pour satisfaire aux obligations des armateurs. Suivant leur notoriété, les protégés de la Cour occupaient la place de deux, trois ou quatre engagés. Les capitaines, il va sans dire, avaient une certaine appréhension de cette classe de passagers dont le sans-gêne et les exigences ne se montraient pas toujours en rapport avec la faveur qui leur était offerte. Antoine de Commarieux, originaire de Paris, qui a un passage retenu « pour 3 engagés » sur l'*Intrépide*, se fait attendre sept jours après l'expédition du rôle, et quand, enfin, il arrive, le navire a dû lever l'ancre. La même année, l'*Alexandre* recueille, au départ de Nantes, plusieurs passagers gratuits qui ont manqué là *Généreuse*. Par ordre du comte de Maurepas, Jacques Dubourg de la Richardière prend passage pour quatre engagés, tandis que le chevalier de Tournelle tiendra seulement trois places d'engagés. Le *Chavigny* débarque au Cap, en même temps que le marquis de Bouillé, major de la légion de Saint-Domingue, une dame Léger, de Paris, « marchande de modes » qui, par ordre de la Cour, a occupé à bord la place de six engagés.

Ce qui n'est pas moins onéreux et accroît les abus, c'est le passage gratuit, sur le pied généralement de quatre engagés, d'un grand nombre de gens qui seraient en état

de payer — déclarent les armateurs de Nantes. Il y a deux sortes de passagers gratis, nourris, sans contribution financière, à la table du capitaine : les uns se prévalent d'une simple protection et ne vont aux Iles que pour leurs affaires privées — « les personnes bien nées devraient en rougir », — les autres sont des officiers au service du roi pourvus de respectables appointements, qu'il n'y a pas plus de raison de défrayer à bord qu'ils ne sont défrayés dans les messageries et les auberges du royaume ; « s'ils y réfléchissaient, leur honneur et leur délicatesse en seraient blessés ». A noter que la première catégorie de ces passagers ne se fait aucun scrupule d'emporter des pacotilles plus ou moins encombrantes. Même on a vu des commandants de quartier et des commissaires de la Marine aux Iles, faire une obligation aux capitaines de prendre au retour des passagers gratuits¹⁵³.

Les passagers ordinaires se recrutent parmi les négociants de Nantes qui vont fonder, avec les insulaires, des entrepôts, des maisons pour le troc des denrées ; il y a aussi des fortunes à faire dans le commerce d'intermédiaire. Des Valleton, des Drouin, des Crabosse, des Thiercelin... sont inscrits sur le rôle des passagers dès 1700 ; bien d'autres Nantais suivront. Plusieurs établissent aux colonies des fils ou des familiers qui seront les meilleurs commissionnaires du trafic de la métropole. Mais, bien entendu, le port de la Loire attire aussi des passagers de Paris et des régions les plus diverses du royaume.

Ceux qui réussiront à se faire une situation aux Iles s'y marieront et, dès qu'ils en auront acquis les moyens, leur souci sera d'envoyer leurs enfants en France pour y être éduqués et instruits. Si leurs liens familiaux en France se sont détendus, c'est aux armateurs que les colons confieront l'entretien et la surveillance de leurs enfants, ce qui ne sera pas un mince assujétissement.

¹⁵³. Mémoire de 1772. C 727.

Ainsi, les enfants depuis le bas âge, jusqu'à vingt ans écoulés, avec les domestiques noirs qui les accompagnent — Cupidon, Adonis, Apollon, ou autres —, forment un fort contingent de voyageurs. Sa majorité est peut-être constituée par les habitants des Iles de sang noir : esclaves envoyés par leurs maîtres dans la métropole pour y subir un apprentissage, domestiques demandés pour suppléer aux blancs, nègres libres, mulâtres et mulâtresses libres qui vont découvrir le beau pays de France. Certains pourraient même y découvrir une nombreuse parenté, car ils portent des noms d'origine française.

L'arrivée des gens de couleur fut telle que le gouvernement royal finit par s'en émouvoir et restreignit cette invasion, en ordonnant le retour des esclaves noirs aux Iles.

Dans le cadre restreint qui nous est imparti, nous ne pouvons citer les représentants des différentes classes de la société qui s'embarquent à Nantes, soit comme décaqués de la fortune ou modestes ouvriers du sol, comme fonctionnaires, ingénieurs, soldats ou officiers du roi, comme prêtres ou religieux, gros trafiquants ou simples chercheurs d'affaires. La diversité d'origine et de rang des passagers est digne d'observation ; on en jugera par quelques exemples. Le 14 octobre 1763, la *Marquise-de-Choiseul* appareille pour la Martinique, ayant trois passagers par ordre du roi et 37 passagers payants, parmi lesquels citons : François-Augustin de Luynes, de la Martinique, 17 ans, — André du Plessis, de la Martinique, 21 ans, — une négresse à M. de Razilly, lieutenant des vaisseaux du roi, 20 ans, — un nègre, à M. Orry, — Louis-Alain de Kermabon, de Nantes, 18 ans, — du Dresnay des Roches, capitaine des vaisseaux du roi, 54 ans, — un mulâtre et sa femme, — les sieurs Duchemin et Thomas, de Nantes, négociants associés, — Eusèbe de Luynes, créole de la Martinique, 20 ans, — une négresse

libre, — Angélique, négresse, faisant partie du mobilier de la succession de Madame Rouillé, — des négociants du Poitou et du Maine... etc. Pour la même destination, l'*Achille* emmène de Nantes : Jean Gerbois de la Cordelle, de Paris, — Henry Ségur de la Motte, 22 ans, de la Guyenne, — Jean-François de la Morinais-Carron, 19 ans, de Rennes, — écuyer Pierre de Salvigny, de Berne, — Jean-Adrien Hugot, habitant de la Martinique, — Etienne Besson, député en Cour, de l'Île, ... etc. (1765). L'*Anonyme* donne passage pour le Cap à Claude-François de Bellair, originaire de Franche-Comté, — François-Louis Réau, chevalier de Kerangesse, de Quimper, — Nicolas de Melly, du diocèse de Trèves, — Louis Guillotin de la Vigerie, né à Saint-Domingue, — Noël-Jean Barbarin, de Rennes, — Philippe, chevalier de Barantin, d'Amiens, — Louis de Moléon, de Strasbourg, — Jean-Valentin Bank, de Mayence, — Joseph Godard de Vandremont, de Lavour... (1777). On trouve sur les rôles, fréquemment, des Irlandais. La baronne de Pernet de Recour, née Françoise Bouchaud, pour elle seule, se fait accompagner, en rentrant au Cap, d'une Indienne de 20 ans, d'une négresse de 21 avec son fils de 7 ans, et d'un mulâtre de 12 ans. Le chevalier de Carcado embarque son fils, âgé de 9 ans, pour la France, sous l'escorte d'un nègre et d'une négresse. Le nombre du personnel de maison était, aux colonies, le signe extérieur de prospérité auquel on tenait le plus. Sur le *Restaurateur*, Mesdemoiselles Aimée et Louise de Grandmaison, un jeune de Carné-Trécesson et d'autres adolescents qui rentrent dans leur famille, prennent place pour la Martinique, en juillet 1778, avec deux carmes et trois juifs d'Alsace et de Prague portant les noms patronymiques de Moïse, Judas et Abraham. Un Juif polonais, Mayr Israël, les avait précédés de quelques semaines à Nantes, s'embarquant pour Saint-Marc.

Plusieurs gouverneurs font choix de Nantes, pour rejoindre leur poste ou en revenir. Le comte de Moliros prend passage sur le *Marquis-de-Ségur*, en 1769. Sa suite se compose de M. de Saint-Cyr, aide de camp, M. Le Comte, capitaine des gardes, le frère Morice, religieux de la Charité, trois domestiques blancs et deux nègrillons. Il repasse de nouveau, en 1772 ; cette fois avec sa femme, un secrétaire, le sieur de Châteauneuf, le marquis de Moliros, capitaine de dragons, quatre domestiques blancs et trois noirs. A la même époque, le marquis de Bouillé, gouverneur de la Guadeloupe, s'embarque avec sa femme et ses deux enfants, une fille de chambre et quatre noirs. A Nantes, le 20 novembre 1780, on voit débarquer, venant de Saint-Louis du Sénégal, le gouverneur duc de Lanzun, accompagné de Robert Dillon, son aide de camp, et sept autres personnes de sa suite, sans compter quatre nègres et une négresse pour lui, deux nègres et un volontaire pour sa suite.

En revivant cette époque, nous aimerions rappeler bien d'autres noms connus de Bretagne et de France ; mais nous devons, pour éviter des longueurs, en rester là. Nous sera-t-il permis, toutefois, d'évoquer une famille illustre des Iles, en voyant Paule-Marie Dugué de la Pagerie, de 22 ans, prendre terre le 17 novembre 1765 à Saint-Pierre de la Martinique, son île natale, avec son jeune époux, Louis-Julien Dugué, fils d'une Flavigny, et originaire de la Grenade ? Vingt ans plus tard, les Chaurand, de Nantes, seront en relations suivies d'affaires avec les Beauharnais et les Tascher de la Pagerie. Ils devinrent les créanciers de ceux-ci et les consignataires de ceux-là pour leurs propriétés à Saint-Domingue.

Terminons sur l'incident survenu à bord du *Prince-de-Conty*, en partance pour Léogane. Le navire était à l'instant de lever les ancres mouillées dans les vases de la Loire, lorsque le capitaine fut touché par l'ordre du roi

de ne prendre à son bord, sous aucun prétexte, une passagère inscrite, cependant avec un passeport régulier, au nom de Marguerite Dubois, de Paris, âgée de 27 ans. On apprit que cette jeune femme, élégamment habillée de taffetas d'Angleterre, en réalité était de Nantes et s'appela Madeleine Dosseman, épouse Bedoy. N'ayant pas trouvé dans son ménage le bonheur escompté, elle avait savamment combiné — vraisemblablement avec quelques compromissions locales — de mettre l'Atlantique entre elle et son mari. Le malheur voulut que ce dernier dépistât la fraude et en appelât au roi, pour se faire rendre son bien. Après avoir tenu de si près la liberté, les réflexions de la dame Bedoy sur les rigueurs du mariage durent être pénibles en débarquant à Paimbœuf, le 23 juin 1743, sous les yeux railleurs ou compatissants de l'équipage¹⁵⁴.

Le prix du passage à bord n'était pas toujours aisé à faire rentrer dans le compte des recettes de l'armement, du moins pour le retour des insulaires en Amérique. En France, ceux-ci dépensaient très largement, jusqu'à ce qu'ils fussent contraints à regagner les Iles, après avoir épuisé toutes leurs ressources. Ils s'adressaient alors pour se faire rapatrier à l'armateur qui avait l'habitude de négocier les produits de leur habitation, celui-ci devant avoir en principe la faculté de récupérer les frais du passage. Il fallait parfois bien des mois et même des années à l'armateur pour lui permettre de rentrer dans les avances de cette nature. Pour les passagers à ses frais, le roi était presque aussi mauvais payeur que les insulaires.

Afin de venir en aide aux premiers colons, le roi fit aux négociants maritimes l'obligation de transporter à chaque voyage aux Iles, et gratuitement, un certain nombre de chevaux et de bestiaux, de la main-d'œuvre blanche, sous la forme d'engagés de 3 ans, et des fusils boucaniers devant

154. Passagers. C¹.

servir à la défense des habitants. Bien qu'elle eût perdu son objet immédiat et pratique, l'obligation d'engagés et de fusils subsista, en principe, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle¹⁵⁵.

Les navires de 60 tonneaux étaient tenus à trois engagés, ceux de 60 à 100 l. à quatre, ceux dépassant ce tonnage en devaient six. Pour faire nombre, et parce que, l'enthousiasme du début passé, le recrutement s'était révélé fort difficile, les capitaines ne se firent pas scrupule d'embarquer des enfants et des vieillards incapables. Il fut précisé que l'engagé devait avoir au moins 18 ans et au plus 40 ans, avoir quatre pieds et être en état de travailler. Celui qui exerçait un métier, par exemple : tailleur de pierres, forgeron, serrurier, menuisier, tonnelier, charpentier, calfat, etc., pouvait compter pour deux.

Une infinité de désœuvrés et de gens à la charge de l'Etat se présentaient volontairement au départ des navires de France et, à leur arrivée aux Iles, les capitaines les vendaient aux colons. Le prix qu'ils en recevaient les dédommageait seulement, et à peine, des frais de la traversée.

Dès que les Compagnies du Sénégal et d'Occident, privilégiées pour la traite des noirs, purent subvenir aux demandes des colons, la main-d'œuvre africaine prima la main-d'œuvre blanche. On se l'explique aisément, si l'on tient compte de l'adaptation des noirs au climat des Iles, de la brièveté de l'engagement des blancs, de la liberté d'action des maîtres d'habitation vis-à-vis des esclaves noirs... Cependant, il ne faut pas retirer à l'institution des engagés créée par Richelieu, à l'occasion de la fondation de la Compagnie des Iles d'Amérique, en 1626, le mérite d'avoir contribué, pendant un demi-siècle, au développement de la colonisation. L'embauchage d'engagés

¹⁵⁵. Arrêt du 22 juin 1671, portant qu'il ne sera donné aucun passeport pour les Iles qu'avec la clause expresse que les navires de 100 t. et au-dessus, y porteront deux vaches et deux cauales; les navires au-dessous, au lieu d'animaux porteront deux engagés. O 797.

par les capitaines fut longtemps une industrie active. Le roi avait imposé, par ailleurs, aux colons l'emploi d'engagés en nombre égal à celui des noirs (1685). Les blancs eussent servi à former des milices pour résister aux attaques, toujours possibles, des nègres et aux incursions des étrangers. L'ordonnance de 1699 n'exigea plus qu'un engagé contre 20 noirs, de façon à les associer seulement à la direction et à la surveillance des ateliers.

L'opposition des armateurs se greffa sur celle des colons. En 1714, les négociants de Nantes se plaignaient de ne plus pouvoir, depuis une dizaine d'années, trouver à vendre leurs engagés aux Iles et d'être parfois dans la nécessité de les ramener en France. D'après eux, l'apport de soldats eût mieux servi les intérêts de la colonie. Le Pouvoir ne partageait pas cette opinion ; il publia, le 16 novembre 1716, le règlement dont nous avons rappelé plus haut les termes généraux et qui sanctionnait à 200 l. d'amende le manquement d'un engagé. La même règle s'appliquait au Canada.

Ces mesures de rigueur ne facilitèrent pas le recrutement. Le roi en arriva à substituer aux engagés honorables des fraudeurs, vagabonds ou autres criminels. La Louisiane s'était déjà récusée pour les introductions de cette qualité ; il est à présumer que les Iles ne leur firent pas un meilleur accueil, car, quatre mois plus tard, l'ordonnance du 21 mai 1721 donnait aux armateurs la faculté, soit d'admettre des passagers privilégiés à la place d'engagés, soit de se décharger de ces derniers, en acquittant une taxe de 60 l. par tête, au profit des Invalides de la Marine. Il fut aussi question de substituer aux engagés des pierres de taille qui manquaient aux Iles pour les constructions nouvelles.

En 1772, les négociants de Nantes revenaient à la charge pour se libérer des engagés, comme y étaient parvenus définitivement les colons. « Il y a bien des années que

l'usage des engagés est périmé — disaient-ils. Les peines seules contre les armateurs subsistent. » De Boynes répondit que les motifs qui avaient déterminé l'obligation existaient toujours, si ce n'est que les blancs, envoyés à l'origine pour travailler aux cultures, devaient maintenant être employés comme économes, gardiens, surveillants. Pour « contenir les noirs », leur présence dans chaque habitation n'était pas moins indispensable. Ces employés et les petits blancs doivent en outre être armés. Les armateurs sont responsables d'avoir embarqué de mauvais sujets et des fusils inutilisables. « Le roi, continuait le ministre, a remédié à ces inconvénients en se chargeant lui-même du choix des personnes à passer aux Iles et en faisant fabriquer des fusils légers, de bonne qualité et éprouvés. » L'état de choses était maintenu. Les armateurs restaient redevables de 60 livres par tête d'engagé et de 30 l. par fusil manquant à leur chargement. L'amende cependant ne se justifiait guère, puisque le roi se chargeait en principe d'approvisionner les armateurs.

Ainsi l'ordonnance de 1721 resta pratiquement en vigueur jusqu'à la fin du siècle, laissant la porte ouverte aux artisans et aux personnes désirant s'employer d'une façon quelconque sur les habitations ou dans les villes. De fait, chaque année, sinon à chaque voyage, on relève sur les rôles l'inscription de quelques engagés : tonneliers, horlogers, chirurgiens, ébénistes, perruquiers, tailleurs... etc., etc. Nous voyons passer ainsi, comme raffineurs, Pierre Bascher de la Villéon, natif de Saint-Brieuc, et François Malo de Foligné, de Rennes.

Les engagements restant, toutefois, assez rares ou périodiques, le plus communément, l'armateur versait au trésorier de la Marine les 360 livres tenant lieu des six engagés réglementaires, ou bien faisait bon accueil aux passagers gratuits munis d'un ordre du roi ou des gouverneurs.

Le transport des fusils suscita aussi bien des controverses. La règle imposait qu'à chaque voyage, quatre fusils boucaniers — remplacés vers 1732 par des fusils grenadiers avec baïonnettes — fussent déposés dans les magasins du roi aux colonies, pour y être examinés et éprouvés avant la vente. Un certain discrédit frappa ces armes d'importation officielle ; les habitants aisés préféraient y mettre le prix et s'adresser à leurs fournisseurs de la métropole. Mais les ministres estimèrent ces armes utiles aux petits blancs, qui n'avaient pas le moyen de s'en procurer d'autres¹⁵⁶.

Equipés, ravitaillés et portant quelques passagers, les navires, en rade de Loire, hissaient leurs voiles après avoir attendu les vents favorables. En temps normal, les événements de traversée, à l'aller, étaient rares ; les bâtiments atteignaient les Iles d'Amérique après 30 ou 40 jours de mer — du moins à la fin du XVIII^e — ce qui constituait un progrès sensible sur les débuts du siècle. Aux environs de 1700, le congé, assigné par l'Amirauté pour le voyage en droiture — et institué, on s'en souvient, en vue d'empêcher les relations commerciales étrangères à la métropole — était de dix mois. Il est rare que les capitaines s'en tinsent à ce délai ; pour leur excuse, ils avaient toujours des raisons de force majeure à invoquer et, en réalité, les voyages duraient alors de 12 à 18 mois. En 1789, ils étaient réduits à 6 ou 8 mois¹⁵⁷.

Pour écouler les marchandises de France et charger les denrées de retour, les capitaines étaient souvent obligés de faire relâche dans plusieurs ports de Saint-Domingue, la Martinique ou la Guadeloupe, mais plus spécialement dans les ports où ils savaient avoir été annoncés par l'armateur et y trouver les représentants de celui-ci.

156. Engagés et fusils. C 673, 724 bis, 737. A²¹.

157. Ce qui suit est tiré des fonds Chaurand et Deguer : Correspondance, comptes, armements, etc.

Des relations épistolaires très suivies existaient entre l'armement et les correspondants aux Iles. Les gros trafiquants français avaient même là-bas des fondés de pouvoir munis d'une procuration étendue. Bien qu'en principe le capitaine conservât la responsabilité des opérations d'échange, il était tenu de suivre les directives de l'armateur et de son fondé de pouvoir.

Les relations d'affaires entre Nantes et les Iles nous sont connues par la correspondance des maisons Chaurand et Deguer, que conservent les Archives de la Loire-Inférieure. Nous y avons déjà puisé, et nous y puiserons encore abondamment. Toute la vie du commerce trans-Atlantique, après la guerre de Sept Ans et après la guerre de l'Indépendance américaine, s'y reflète avec ses espoirs et ses déceptions, son habileté et sa prudence. L'opportunité dans l'action et la sagesse dans le jugement sont, en effet, deux qualités reconnues chez les commerçants nantais. C'est grâce à leur esprit éclairé par l'expérience que ceux-ci ont pu, en temps de crise, éviter le grand nombre de faillites qui se sont produites dans d'autres ports, à Bordeaux notamment et à Rouen.

Mettant en pratique un principe basé sur la connaissance éprouvée des affaires, les armateurs de Nantes, autant qu'il leur est possible, divisent leurs risques. Non contents de monter leur entreprise d'armement en société, en s'adjoignant des parents proches, des amis, qui se groupent sous la même raison sociale, ils font entrer des étrangers à l'entreprise dans les profits de leurs expéditions maritimes. Eux-mêmes cherchent des parts et des souscriptions dans les affaires d'autres commerçants.

L'acquisition d'un navire, le plus souvent son équipement et le trafic d'aller et retour, font l'objet de placements de fonds à intérêt. Une réelle confiance porte les armateurs à engager leur capital dans les expéditions de leurs confrères du commerce et les bourgeois de la place

n'y manquent pas non plus. Paris est représenté dans le trafic maritime par les apports de banquiers et même de riches personnalités ; mais c'est peu commun. Le propriétaire en nom du navire souscrit à la plus grosse part de l'achat et de la mise dehors.

Si, pour spéculer sur le détail, les tiers se contentent d'acheter en participation des denrées, soit aux colonies, soit à leur arrivée en France, le fret du navire transporteur reste le seul profit de l'armateur. Mais, comme les retours de la spéculation privée ne sont point suffisants pour satisfaire les demandes du commerce courant, l'armateur devient lui-même trafiquant. Il s'assure alors de préférence les produits de telle ou telle plantation, se contentant d'une commission de 2 % sur la vente et de 1 % en se portant caution de l'acheteur. Le colon donne la consignation de toutes les denrées de son habitation à cet armateur et, s'il réside en France, l'administration de ses biens est très simplifiée. Ou bien, l'armateur acquerra des droits plus réels sur l'habitation, au moyen d'avances en numéraire, en esclaves pour l'atelier, en marchandises pour l'habitation. Il prendra ainsi une hypothèque sur les produits du colon. Son souci tendra à éviter le détournement de ces denrées : « Remplissez-nous du produit de vos habitations, sans en départir une livre de sucre. Nous l'exigeons avec toute la rigueur possible. » Dans ce cas, et lorsque de grosses créances sont engagées, l'armateur obtient la nomination d'un gérant, ou d'un procureur de biens, à sa dévotion.

A défaut de rapport direct avec les propriétaires et de « liaisons d'habitations », le trafiquant nantais choisit dans les différents quartiers où ses navires font escale, parmi les nombreux intermédiaires du commerce, des agents qui, moyennant une remise, aideront le capitaine à écouler ses marchandises et pourvoiront à la cargaison de retour. L'usage accorde à cet agent 2 % sur la vente des

envois de France faite par ses soins, 1 % sur la vente totale des cargaisons noires, 3 ou 4 % sur les créances recouvrées après le départ du navire. Fréquemment, pour éviter de nouveaux frais et assurer avec plus de diligence le placement de leur cargaison noire, les capitaines venant d'Afrique restent à la colonie et confient le bâtiment pour le retour au commandant en second.

Aux Iles, le trafic local entre la France et la colonie se trouvait entre les mains de trafiquants formant des sociétés puissantes, maîtresses pour ainsi dire des échanges et en possession parfois de navires d'un tonnage suffisant pour commercer en Europe.

Au premier rang de ces sociétés figuraient les représentants de familles nantaises, malouines, rochelaises ou bordelaises. Les noms de Guilbaud et Dubergier, Foucher et Ducamp, Drouin et Pitteu, Seguireau, Gatechair, Delaville, Carrier, Lorry et Plombart, Aubert, Bellot et Blanchardon, Marion, de Russy, Marcorelles et Cie, Portier de Lantimo... établis à Saint-Domingue, nous reviennent ici sous la plume.

Il est exceptionnel que le gros débours de la mise dehors d'un navire marchand soit intégralement supporté par l'armateur, ou soit seulement de compte à demi avec un autre intéressé. Le plus fréquemment, deux parts égales sont divisées par leurs bénéficiaires, au 4°, 8°, 16°, 32° d'intérêt, en faveur d'autres associés.

La comptabilité qui découle de cette division d'intérêt est compliquée. Du fait de l'écoulement, parfois très difficile à Saint-Domingue, des marchandises françaises, et du pénible recouvrement des créances dans l'île, la liquidation des comptes d'un voyage exige le délai de plusieurs années. La *Brune* appareillait à Paimbœuf, pour Galbar sur la Côte d'Or, en juin 1783 ; neuf années plus tard, l'armateur présentait aux intéressés le onzième compte de cette expédition.

Cependant, les trafiquants ne cessaient de répéter aux capitaines et aux représentants de la colonie de faire « le plus de comptant possible », quitte à donner un escompte appréciable. La nature de leurs affaires réclame de grosses disponibilités et ils se plaignent constamment de l'épuisement de leur trésorerie. L'importance du comptant se faisait surtout sentir dans le trafic noir qui nécessitait des cargaisons dispendieuses. Sur 738.800 livres provenant de la vente de 438 captifs, par le *Saint-Jacques* en 1775, on n'obtint que 263.491 l. en espèces. Pour 356 noirs, l'*Alexandrine*, en 1780, ramena 277.000 l., sur une vente totale de 528.753 l. La même année, le comptant de la *Jeanne-Thérèse* s'élève à 184.610 l. sur 376.066 l., pour 219 esclaves. Les différences à récupérer s'échelonnent sur des échéances plus ou moins longues.

Le capital, placé à intérêt dans une entreprise maritime, était engagé par « contrat de grosse » devant notaire. En prévision d'un armement prochain pour l'Afrique, ou en droiture pour l'Amérique, l'armateur faisait valoir devant sa clientèle les qualités du navire, l'expérience du capitaine qui devait prendre le commandement, les relations de sa Maison au delà des mers... etc. Aux époques de prospérité, les intéressés venaient d'eux-mêmes, de Nantes, d'autres ports français et des Iles. Les affaires de la métropole et des colonies étaient liées et, en connaissance de cause, les entreprises commerciales fixées à Saint-Domingue et à la Martinique, souscrivaient volontiers aux entreprises de France.

De même, les armateurs français ne craignaient pas de hasarder leur capital dans les ports étrangers, en Espagne, en Hollande, ou ailleurs. Les Chaurand possèdent une comptabilité à Cadix qui leur permet de prendre de gros intérêts sur des bâtiments allant à la Vera Cruz, au Honduras, à Lima, à la Havane. Ils ont 46.500 livres sur un seul de ces navires, ce qui ne les empêche pas de risquer

à la grosse une centaine de mille livres sur des expéditions, partant de Nantes, indépendantes de leur société. A la même époque, ils ont quelques affaires à Amsterdam, Dantzig, Bordeaux, trafiquent sur des marchandises de l'Inde achetées à Lorient, s'engagent avec le sieur Libault dans les Fermes de Bretagne. De cette dernière source, ils toucheront en quelques mois près de quarante mille livres d'effets (1770-71). On voit ceux qui nous intéressent ici être, tour à tour, armateurs, négociants, courtiers et actionnaires dans la perception des deniers publics.

Les Fermes de Bretagne sont en effet recherchées comme un très gros rapport et les commissaires des Etats se plaisaient à dire que l'affaire « valait mieux que le meilleur voyage de Guinée » (1766).

Quant aux Delaville, associés depuis 1763 aux Deguer, ils dirigent par eux-mêmes une maison de commerce à Cadix depuis 1750 et ils touchent un peu à toutes les branches du trafic maritime.

Les occasions de placements ne manquaient pas à l'armateur quelque peu fortuné. Il était d'ailleurs sollicité de toutes parts, par les habitants des Îles les premiers, toujours pressés de besoins, soit pour le développement de leurs plantations, soit pour l'acquisition de nouveaux biens, ou simplement pour satisfaire leur goût de dépenses à la colonie ou en France. Ceux-ci savaient, d'ailleurs, que les trafiquants maritimes auraient peine à éluder leurs requêtes, dont l'objet servait pour ainsi dire leur commerce. L'armateur ne prêtait généralement qu'à bon escient, après enquête sur la situation du demandeur et contre un accord en règle qui lui assurait toutes garanties sur les produits des plantations. Parfois, cependant, sa confiance était mise en défaut, ou son désir de conserver de hautes relations dans la colonie, déçu. Sur la caution du Marquis de Beauharnais, propriétaire à Saint-Domingue, les Chaurand devinrent, pour une somme importante,

créanciers des Tascher de la Pagerie, et ils eurent bien à le regretter. A toutes les demandes de tenir leurs engagements, les Tascher opposèrent la force d'inertie. Il fallut les menacer de toutes les rigueurs de la justice pour les faire sortir d'un silence qui avait duré quatre ans.

Pour des marchandises expédiées à la Martinique, le sieur Devarelle se trouva débiteur de 40.000 l. envers la maison Delaville-Deguer. Un jour, il s'éclipsa. Trois années successives, ses créanciers le recherchèrent à la Grenade, la Guadeloupe et autres Antilles. Ils finirent par le découvrir à Curaçao.

C'est peut-être en pensant à Devarelle que Deguer écrivait : « Les négociants sont de très honnêtes gens avant de passer par là-bas ; mais je crois que la probité s'évapore sous la Ligne, car c'est le diable pour retirer des fonds de leurs mains. » L'éloignement du créancier est toujours mauvais conseiller pour le débiteur. En d'autres temps, Chaurand disait : « Le négociant est toujours le meilleur ami lorsqu'il prête son argent à l'Américain, mais son plus grand ennemi lorsqu'il revendique ce qui lui est dû. »

Il n'existe pas d'affaires sans risques. En tenant compte de l'insécurité des biens aux colonies, de l'administration souvent déloyale des gérants d'habitation, du peu de scrupule même des colons, encouragés par une justice locale très accommodante, les capitaux, placés par les négociants français aux Îles, étaient exposés à des risques sérieux. Autant renoncer au commerce maritime que de prétendre les éviter ; mais les gains devaient compenser les pertes inévitables.

Comme d'autres, les Chaurand nous donnent des exemples de hardiesse dans la conduite de leur commerce. De 1784 à 1789, nous les voyons engagés à Saint-Domingue pour 42.000 livres dans l'habitation des sieurs Pellerin de la Buxière, pour 130.000 l. et une pension mensuelle de 3.000 l. sur les biens du sieur Dugas de Vallon, pour

une autre pension alimentaire aux sieur et dame de Saint-Olympe sur des propriétés, tant à la Guadeloupe qu'à Saint-Domingue, pour différentes sommes aux Tascher de la Pagerie et aux Beauharnais. En outre, ils payent 200.000 l. de dettes à du Tréjet, dont la faillite leur fait perdre 600.000 l., aident le s^r de Cocherel dans l'acquisition de son habitation des Gonaives, avancent 74.000 l. à Bascher pour son établissement dans l'île, contractent des liaisons d'habitation avec Gouraud de Bellevue et avec les comtes de Vaudreuil et de Duras, s'engagent à une pension de mille livres par mois vis-à-vis du baron du Pernet de Durecourt, habitant du Cap, achètent pour eux-mêmes des propriétés : l'habitation Lathan de 1.025.000 l., celle de la Ravine, au marquis de Beauharnais, moyennant 630.000 livres ; encore, bien que moins conséquentes, celles de la Castache et du Chapelet.

En ce temps, ils accusent la succession Griemard leur être redevable de 48.000 l., celle de J.-B. de Luynes leur devoir 1.030.000 l., celle de Roberjot 400.000 l. Ils estiment à 50.000 l. les intérêts annuels du capital prêté à l'habitant de Thébaudière. En un mot, c'est un découvert de plusieurs millions sur Saint-Domingue. Il en est de même, en plus ou en moins, pour tous les armateurs. Et ne l'oublions pas, il s'agit de livres tournois qu'il faudrait multiplier par 25 ou 30 pour se rapprocher de la valeur de l'unité monétaire de nos jours. Ces lourds arriérés n'empêchent pas les Chaurand d'envisager l'avenir avec confiance ; ils cherchent à fonder une maison commerciale au Cap, permettant de conserver leur indépendance vis-à-vis d'un véritable monopole qu'exercent quelques négociants de l'île et ils projettent une permanence de leurs navires, sur certaines rades de Saint-Domingue, pour mieux lutter contre la concurrence.

Un tel mouvement d'affaires représente un très gros roulement de fonds et la nécessité d'une large trésorerie.

C'est là où se heurte l'activité du chef d'entreprise. Il ne cesse alors de recourir à la bonne volonté de ses représentants aux colonies pour qu'ils lui adressent des « remises », c'est-à-dire de l'argent liquide, de faire appel à la régularité des débiteurs de tous ordres, à la diligence des capitaines afin d'obtenir leur compte de désarmement.

« Il faut une grande circulation de fonds pour réussir » (Deguer). « Suivez notre maxime de nous remplir de fonds au fur et à mesure que vous les toucherez, et par le premier navire. Ne manquez pas de harceler vos intéressés, si vous voulez que nous puissions suivre ce commerce qui entraîne des fonds considérables » (*ibid.*). « Les affaires immenses que nous faisons journalièrement absorbent toutes nos disponibilités et nous obligent à avoir recours à des amis. » « Nous resterons négociants, en employant aux affaires tout ce que nous possédons. Si nous avions devant nous vingt fois plus de fonds que nous n'en avons, nous en trouverions facilement l'emploi. » Chaurand, qui parle ainsi, « travaille » avec un capital de deux millions et se plaint de trouver bien souvent sa caisse « à sec ». Les avances où l'ont entraîné les habitants de Saint-Domingue sont trop fortes et trop longues les échéances.

Aux difficultés ordinaires touchant à la circulation, s'ajoutent, après la guerre d'Indépendance, une restriction du numéraire, une disette d'espèces, comme on n'en a jamais vu. Les meilleures maisons en éprouvent une gêne terrible. Aux Iles, le papier de France s'échange à 40 %, au lieu, en temps normal, de 33,50 %. Pour comble, le roi lui-même diffère les paiements du Trésor et le règlement des affrètements contractés durant la guerre. Les lettres de change viennent heureusement atténuer le mal. « A Nantes, depuis un an, l'argent est d'une rareté sans exemple (1782)... Sans les virements qu'on commence à mettre ici en usage, on se trouverait bien embarrassé... Le Roi nous doit immensément et ne nous paye pas plus

que les autres. » Pour se procurer des espèces, il faut payer un intérêt de 7 et 8 %. Les denrées coloniales tombent à vil prix. L'armement est découragé par les mauvaises ventes, tant à l'aller qu'au retour. On ne construit plus ; les chantiers sont désertés.

La crise du numéraire s'est prolongée jusqu'à la Révolution. Elle contribua même à précipiter la réalisation d'espérances nouvelles. Les négociants de Nantes, grâce à la pondération de leur caractère et à leur « prudence », n'en subissent pas de retentissants dommages ; mais, il en est bien différemment à Bordeaux « d'où l'on apprend tous les jours des faillites » (1783).

Le 11 avril 1786, les armateurs qui nous renseignent notent : « La crise où sont les affaires depuis quatre mois est plus forte que jamais. Vous ne pouvez vous faire une idée des sacrifices que les personnes lancées dans des engagements conséquents sont obligées de faire pour soutenir leur crédit et faire honneur à leur signature ». Un an plus tard, le moral à Nantes est plus impressionné encore : « La situation alarmante du commerce fait craindre les plus affreux événements par suite du défaut de circulation. De mémoire d'homme on n'a vu pareille crise, on n'ose et on ne peut se procurer aucune ressource par son crédit. »

Dans ce marasme, les armateurs se montrèrent très circonspects avec leurs correspondants et leurs associés. Les entreprises solidement établies à Nantes, comme la maison Chaurand, purent, tant bien que mal, maintenir leurs affaires et vivre en escomptant un avenir meilleur. Malgré leurs inquiétudes, les négociants étaient loin de s'attendre à voir prochainement leurs avances et leurs propriétés à Saint-Domingue englouties au cours de quelques jours tragiques.

Pris dans l'engrenage des affaires coloniales, un chef d'entreprise ne pouvait s'en retirer qu'en cédant ses intérêts

à un associé. « L'époque de la paix, déclarait Deguer en 1764, m'a forcé à faire de nouvelles entreprises, afin de parvenir à opérer le recouvrement d'assez fortes créances. » On ne voit pas bien comment aurait pris fin la situation obérée des Iles, si elle n'avait été brusquement anéantie par les événements.

Avec la rentrée des fonds, les négociants maritimes se préoccupent surtout d'assurer les voyages dans le délai le plus bref. En conséquence, ils font part aux Iles de leurs projets d'expéditions, informent de la date de départ de Paimbœuf, invitent leurs correspondants à tenir prête la cargaison de retour, de façon que, s'il existe un réceptonnaire des marchandises de France, le navire ne reste en rade que le temps de décharger et de recharger. L'économie de temps peut entraîner une économie notable des frais d'équipage et une augmentation des bénéfices du fret. « Rien ne bonifie autant un voyage que la grande célérité »... « Prompte expédition surtout »... « Que le navire ne reste pas un quart d'heure inutile »... « Il ne faudrait pas dépasser un séjour de six semaines à deux mois à la colonie »... « Nous sommes écrasés par les retards »... « Ce n'est que dans la célérité la plus vive des voyages qu'on peut espérer une amélioration. »

La mauvaise qualité des denrées et la fraude¹⁵⁸, qui se produit parfois dans les envois de la colonie, sont l'objet aussi de bien des observations. « Pas de drogue, ni de marchandise commune, mais de qualité. » Recommandation qui, sous une forme ou sous une autre, revient constamment. La bonne qualité des sucres, indigos et cotons, prime sur les marchés de la métropole.

158. A différentes reprises, le roi intervint contre la fraude. Dans les barriques de sucre blanc on trouvait parfois du sable, les sucres bruts étaient mélangés de mélasse, etc. L'arrêt du 1^{er} mars 1744 imposait un règlement pour le poids et la contenance des denrées des Iles. Chaque colon devait avoir sa marque, les barriques devaient être étalonnées et jaugées. B⁷¹.

*
**

Au pays de la traite noire. Sénégal et Côte de Guinée. — Les rivalités entre étrangers et nationaux deviennent parfois un obstacle insurmontable. — L'armement éprouvé par la grande mortalité des équipages et de la cargaison, et par les fréquentes révoltes des captifs. — A leur arrivée aux Iles, les capitaines doivent subir les prélèvements onéreux, ou les taxes, des autorités.

Les navires qui font le « circuit » d'Afrique pour y prendre un chargement d'esclaves cinglent des ports de France vers les Açores, ou vers l'Espagne, s'ils ont à y compléter leur cargaison d'échange. Les Canaries, les Iles du Cap-Vert, sont aussi signalées sur les livres de bord avant d'atteindre le Sénégal. La plupart des bâtiments négriers touchent à ce point du continent noir où flottent les couleurs françaises, à l'ombre desquelles siège un représentant officiel du Roi qui exerce son autorité sur l'ensemble des territoires désignés sous le nom de Côte de Guinée ; du moins, cet officier s'efforce de faire respecter les droits acquis par le commerce français. Il est donc naturel que nos trafiquants viennent s'informer, près de lui, des possibilités de l'heure. De même que, la traite achevée, les navires négriers, avant de prendre le large, viennent se reposer aux possessions portugaises de l'Ile du Prince ou de San Thomé, qui offrent de l'eau et des « rafraichissements » variés. S'ils sont en avance dans leur expédition, ils y attendent une révolution de lune, moment le plus favorable aux courants portant vers le Sud.

Les Français, particulièrement les Dieppois, ont été les premiers trafiquants des côtes auxquelles le Sénégal donne accès. Ils y paraissent au ^{xiv}e siècle. Malheureusement, nos dissensions intérieures firent négliger tout ce qui touchait au commerce extérieur. Les Portugais vinrent après nous,

sans coup férir et à la suite de notre abandon, sur ces terres ; puis, les Hollandais et les Anglais arrivèrent à leur tour, refoulant les Portugais dans l'arrière-pensée où ils surent, par leur influence près des indigènes, se rendre maîtres, en beaucoup de points, du commerce.

Le sieur Villault de Bellefond a laissé de son voyage en Afrique, en 1666 et 1667, des remarques intéressantes. Il note le déplaisir extrême qu'il éprouve de voir les Français complètement évincés de la Guinée. On ne retrouve que leur souvenir éloigné sous certaines dénominations géographiques : plusieurs « bayes de France », le Petit Dieppe, le Petit Paris, Saint-Georges de la Mine où les Hollandais se servent, pour leurs prêches, d'une église édifiée jadis par nos nationaux. « Les Mores battent encore le tambour à la Française. »

Bellefond qui, sur l'Europe, armée à Amsterdam pour la Compagnie des Indes Occidentales, a visité la côte, du Cap-Vert au cap Lopez, constate que les Français n'y possèdent plus rien et que les Anglais retirent, quasi seuls, les profits de ces contrées. Cependant, qu'avec eux, Portugais, Danois, Hollandais y conservent des comptoirs et s'y disputent le trafic¹⁵⁹. Il fallut l'avènement de Colbert pour inspirer aux Français leur retour en Afrique, au moment où des profits considérables s'offraient grâce à la traite des noirs, seule méthode reconnue pratique pour la mise en valeur des colonies d'Amérique.

De la situation concurrente que nous venons d'indiquer, sur des côtes ouvertes à toutes les nations de l'Europe occidentale, naquit une rivalité où la force prime tout autre droit. C'est, entre les commerçants européens, l'état du premier occupant, état d'influence plutôt que de possession réelle.

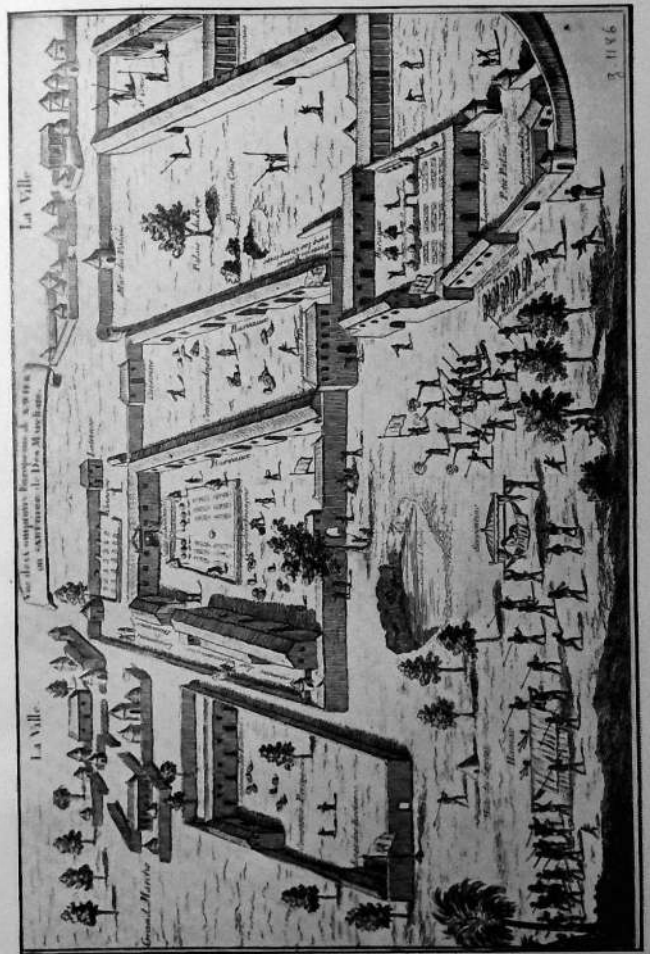
Dans les régions où les noirs sont particulièrement recherchés, parce que plus robustes, plus dociles ou plus

159. De Bellefond.

travailleurs, il règne une émulation particulière. Les comptoirs, plus ou moins fortifiés, des diverses nations, y sont à portée de fusil ou de canon. Les navires y sont guettés, chassés au besoin les armes à la main. Tout en étant plus pacifique, la concurrence s'exerce même entre nationaux. A terre, toutes les intrigues sont mises en jeu pour capter les roitelets et les courtiers pourvoyeurs d'esclaves. Les prix évidemment se ressentent de cette émulation, mais comme les noirs sont toujours réclamés aux Iles, une seule difficulté apparaît : l'insuffisance des offres sur la côte d'Afrique. La traite nantaise se fait surtout à la Sierra Leone, à la Côte d'Or, au royaume de Juda (Ouidah), au Galbar et, plus au Sud, au pays d'Angole.

Pour soutenir le commerce de leurs trafiquants respectifs, les nations européennes ont, sur la côte si fréquentée du golfe de Guinée, au moins un représentant officiel, affublé du titre de gouverneur, un peu pompeux en la circonstance, car leur gouvernement est tout à fait fictif. Le représentant de la France est plutôt un porte-drapeau qui appuie le prestige des couleurs nationales de quelques bouches de vieux canons, d'une petite troupe de volontaires et d'une frégate qui arrive toujours trop tard pour en imposer à l'adversaire.

En 1702, sur les navires de la Compagnie du Sénégal, qui seule, à cette époque, arme à Nantes pour la traite, nous voyons s'embarquer, pour l'Afrique, Jacques du Bois, gouverneur de Gorée, plusieurs religieux missionnaires, vingt soldats, des passagers de Paris, Dijon, Tours et autres lieux, sans doute curieux de se rendre compte par eux-mêmes des opérations coloniales dont on parle tant dans le royaume depuis une vingtaine d'années¹⁶⁰.



A. Saï ou Savi, royaume de Whidah.
Comptoirs français, anglais, hollandais et portugais groupés autour de la demeure du roi,
d'après Renaud des Marchais, directeur pour la Compagnie des Indes, en Guinée, 1724-1726. — (Musée des Salongois, à Nantes).

Jusqu'à la suspension des droits de la Compagnie des Indes, fondée par Colbert (1769), la traite a été exclusivement réservée par le roi à des compagnies commerciales.

Les privilèges de la Compagnie des Indes étaient si vastes qu'elle n'eut pas la possibilité d'en tirer profit, elle-même, dans tous les continents où ils s'étendaient. En Afrique, elle exploita ses droits par délégation en délivrant des permissions ou passeports, concédés sous réserve d'une taxe de 10 livres par nègre introduit aux Iles d'Amérique. A la dissolution (1770), les territoires occupés par la Compagnie deviennent biens de la Couronne. Le roi se substitue à la société concessionnaire et, dès lors, c'est l'Etat français qui s'oppose en Afrique aux prétentions de l'Angleterre et des autres nations concurrentes.

Descendons un instant à terre, pour voir comment purent subsister, au xviii^e siècle, tant de compétitions sur certains points de la traite. On raconte que le souverain noir du royaume très achalandé de Ouidah n'obtint chez lui une paix relative qu'en faisant signer aux occupants français, anglais, hollandais et portugais, un pacte de neutralité (1704). Vingt ans plus tard, la trêve durait encore et le chevalier des Marchais, représentant de la Compagnie des Indes, décrivait le fort français de Ouidah, comportant quatre bastions armés de canons, 10 soldats blancs, 2 sergents, 1 tambour, 2 canonniers et 30 auxiliaires Bambara, le tout sous le commandement d'un lieutenant, dépendant lui-même du directeur général de la Compagnie en résidence à Savi, capitale du royaume noir. Les Anglais avaient aussi un fort à Ouidah et un directeur à Savi. Quant aux Portugais, bien qu'ayant obtenu des indigènes une concession destinée à un fort, ils n'y possédaient alors qu'un établissement sans défense. Les Hollandais n'avaient qu'un comptoir à Savi (1725). Au couronnement du roi, à Savi, le directeur général des établissements français occupait, paraît-il, la première place auprès du souverain,

étant assisté des agents particuliers des comptoirs français ; au-dessous de ceux-ci figuraient les directeurs anglais et hollandais ; au quatrième rang, enfin, se tenait le directeur portugais¹⁶¹.

En 1749, le directeur général pour la Compagnie des Indes, sur cette côte, se nommait Delacourt. Il résidait au fort Saint-Louis de Gregoy, à Ouidah, et vivait en bonne intelligence avec son voisin Félix de Govea, commandant, en ce même lieu, le fort portugais de St-Joao d'Ajuda.

Une certaine affectation d'aisance, sinon de luxe, semble avoir régné même dans ces postes éloignés des centres européens où la richesse acquise par le négoce s'affichait volontiers. L'armateur G. Richard étant redevable à Félix de Govea de marchandises, ce dernier exigea d'être payé en argenterie, spécifiant : deux beaux flambeaux, deux écuelles couvertes, deux jattes à sauce... etc.¹⁶².

Après la disparition de la Compagnie des Indes, la situation ne semble pas avoir changé au royaume de Ouidah ou du Dahomey. Le fort français était à une portée de fusil du fort anglais, lequel était lui-même à une portée de canon du fort portugais. Tous trois étaient construits en terre, couverts de paille, et entourés d'un fossé muni d'un pont-levis qu'on relevait chaque soir (1791)¹⁶³.

Dès le début de la guerre de Sept Ans, l'Angleterre s'empare du Sénégal (1758). Gorée cependant nous est rendu au traité de Paris avec la côte comprise entre le Cap-Vert et la Gambie (y compris Portudal, Joal, Albreda) et Poncet de la Rivière reconstitue cette colonie. Le *Comte d'Hérouville* fait escale à Gorée en 1766 pour rendre visite au représentant du roi. Un jeune lieutenant, Marie-Joseph Mosneron-Dupin, constate que l'île de ce nom « n'est qu'un point fortifié sans autre utilité pour le commerce que d'offrir des rafraîchissements en bœufs et volailles » ; l'eau

161. G. Hanotaux, *L'Afrique*.

162. Famille Richard.

163. G. Hanotaux.

et le bois viennent de la « grande-terre » et le site est mauvais pour la traite.

Le chevalier de Ménager, gouverneur à cette époque, commande une garnison de 400 hommes qui occupe le fort, mais le gouverneur emploie ces militaires et le navire, mis à sa disposition, bien plus à faire ses affaires personnelles, qu'à protéger le trafic français. La vie dans l'ambiance du chevalier de Ménager n'était pas empreinte de mélancolie ; il se consolait de son mieux de l'exil en terre africaine. Chez le gouverneur, on recevait largement tous les états-majors de passage. L'existence était facile ; le vin seul était dispendieux¹⁶⁴.

Malgré l'échec du commerce privilégié, des concessions de traite furent encore accordées aux Compagnies dites de la Guyane et du Sénégal, dont on rencontre quelques navires à l'armement de Nantes. Cependant, le rayon d'action de ces dernières compagnies est limité et la plus grande partie des côtes est laissée au commerce libre.

Lanzun occupe en 1778 Saint-Louis du Sénégal — resté aux Anglais jusqu'à cette date — et le traité de Versailles confirme la France dans ses possessions reconquises.

D'après les instructions du roi, données le 18 novembre 1785 au chevalier de Boufflers, nommé gouverneur du Sénégal, il est dit en quelque sorte que Saint-Louis doit commander à tous les établissements français de la côte d'Afrique, depuis la Méditerranée jusqu'au cap de Bonne-Espérance.

Avant de trouver aux Iles d'Amérique la concurrence étrangère que nous avons exposée longuement ailleurs, de terribles rivalités se rencontraient donc sur les marchés de traite en Afrique, rivalités qui s'exerçaient de cent procédés différents : incendie des magasins, emprisonnement

164. Mémoire manuscrit de Marie-Joseph Mosneron-Dupin dont nous avons eu communication grâce à l'obligeance qui caractérise l'aimable conservateur du Musée des Salorges à Nantes.

des capitaines de navires, menaces contre les courtiers servant les Français... Les Portugais lui ayant interdit de relâcher à Cachan, le *Comte-d'Azémar*, de Nantes, se rendit à Bissao où il trouva sept bâtiments français en cours de traite. Pour ne pas faire un voyage ruineux, le capitaine se détermina à vendre au gouverneur anglais du fort Saint-James la plus grande partie de ses marchandises contre un certain nombre de noirs. Le gouverneur qui, à l'exemple de son collègue de Gorée, tirait intérêt de sa situation, ne livra que la moitié des esclaves dus (1764). A Portudal, où cependant le roi de France a un comptoir, le gouverneur anglais du Sénégal signifie l'interdiction de traiter dans cette rade et fait prisonnier tout l'équipage de la *Grue* pour l'envoyer en Angleterre (1776)¹⁶⁵.

Mais le plus dangereux des agissements de cet ordre est la révolte des captifs, trop souvent suscitée par les blancs. Le procédé classique pour les noirs, c'est d'attendre que l'équipage soit réduit à bord à quelques surveillants, tandis que le reste des hommes se trouve retenu à terre par les opérations habituelles du commerce. Les révoltés, devenus maîtres du navire, l'échouent à la côte, le pillent et le détruisent. On voit des captifs livrer leur conquête aux Anglais. Quand il n'y a que quelques unités de l'équipage massacrées, il faut s'estimer heureux. Parfois aussi, le soulèvement coûte assez cher aux révoltés, bien que les existences doivent être ménagées, en considération de leur valeur marchande. — De 1788 à 1790, l'*Aimable-Louise* perd en rade d'Albreda 109 captifs qui se sauvent après trois heures de combat, auquel ont pris part les indigènes de la côte. Fortement impressionné, le capitaine, à son retour, conseille de renoncer à la traite sur les rives de la Gambie, le roi de Bart étant capable, comme il le prétend, de capturer tous les navires français. — Le *Phénix* compte 14 esclaves tués ou noyés à Loango et

165. Rapports des Capitaines, B.

39 blessés. — Du *Maréchal-de-Lévys*, 40 noirs sont perdus à la suite d'une révolte. — La même année, au moment où le *Coureur* allait appareiller pour Saint-Domingue, des captifs bien informés, en soulevant une planche de l'entrepont, pénètrent dans la sainte-barbe et font sauter le bâtiment avec ce qu'il portait de noirs et de blancs dans ses flancs. Le capitaine et quelques hommes, très grièvement blessés, parvinrent à gagner la rive. Ces captifs avaient préféré la mort à l'expatriation. — Sur le *Coueda* et la *Henriette*, presque tout l'équipage est massacré (1763-64). — On pourrait faire des citations en très grand nombre. Bornons-nous à rappeler encore le cas de la *Belle-Judith* (de 98 t., 8 c., 29 h.), attaquée en rade de Bénin par 1.500 noirs armés de fusils et d'espingoles. Le navire dut, sans doute imprudemment avoir jeté l'ancre trop près de la rive. Douze hommes d'équipage tués, les indigènes pillèrent et délivrèrent les 242 captifs de la cargaison (1755)¹⁶⁶.

Il va sans dire que les indigènes et les captifs ne s'attaquent guère à des bâtiments bien armés et montés par un nombreux équipage. Tant à cause du manque d'aisance et d'hygiène qu'y trouvaient les noirs, qu'à cause de l'insécurité et des fatigues de la navigation pour l'équipage, les négriers auraient dû être limités à un tonnage assez élevé. A défaut de réglementation, on vit encore partir pour la traite, en 1753, une barque pontée de 25 t., le *Postillon*, au sieur Challet, qui, sur neuf hommes, eut un tué par les esclaves et deux décédés à Galbar, — en 1754, la *Pinette*, de 60 t., qui, dans une révolte à bord, perdit son capitaine et son maître d'équipage, — le *Jeune-Mars*, de 62 t., sur lequel une révolte coûta la vie à plusieurs matelots...¹⁶⁷.

166. Rapports des Capitaines, B, C 740. *Feuilles Maritimes de Nantes*
167. C.

Parfois des bateaux de 25 t., et qu'on baptise du nom de corvettes, accompagnent les navires de plus fort tonnage (3 à 400 t.), en vue d'assister ceux-ci dans la défense et la traite, étant mieux conditionnés pour remonter les rivières le long desquelles se fait le trafic. Mais certaines de ces corvettes, comme le *Lindor*, le *Saint-Antoine*, la *Petite-Julie*..., sont abandonnées en Afrique, jugées incapables de tenir plus longtemps la mer,

Voici Deguer qui, en 1763-64, se consacre spécialement au trafic noir en Guinée : il parle, pour en faire un négrier, d'un brigantin de 90 t., de la valeur de 3.000 l., gréé tout à neuf, — d'une grande chaloupe, de 70 pieds de quille, avec cale et entrepont, doublée à neuf, qui ne coûtera pas au delà de 8.000 l. et qui, avec une mise dehors de 60.000 l., pourra charger 200 nègres à Cachan. Le *Gavillon* « a une coque très vieille qui n'a plus de valeur » ; cependant, le même armateur l'estime encore susceptible d'affronter deux voyages négriers¹⁶⁸.

Bien que communément le port des navires négriers est dans la seconde moitié du xviii^e siècle de 120 à 200 t., on trouve encore, jusqu'à la fin de cette époque, des bâtiments de 60 t. sur la côte d'Afrique.

Sur les opérations même de la traite, le transport des noirs en Amérique et le troc à Saint-Domingue, nous n'avons pas à revenir après la publication récente du P. Rinchon¹⁶⁹. L'auteur a eu la bonne fortune d'étudier des livres de commerce, très complets, relatifs à deux campagnes sur la côte d'Angole. Il ne laisse dans l'ombre aucun détail et offre les scènes vivantes de ces expéditions parties, en 1763 et 1765, de Nantes.

Aucun document présenté par cet auteur n'est aussi suggestif que les *Ordres et Instructions* donnés au départ par les armateurs Portier frères, au capitaine gantois Van

Alstein. On n'est pas peu surpris d'y trouver tant d'attentions dictées au capitaine pour « le manger des nègres » et des soins méticuleux commandés au chirurgien pour faire rafraîchir chaque matin la bouche des captifs, au besoin avec du jus de citron. L'entrepont doit être, tous les jours, gratté, frotté, désinfecté et lavé au vinaigre le plus souvent possible. L'armateur prescrit très expressément aux officiers et aux hommes d'équipage de ne point maltraiter les nègres. Ailleurs, il est recommandé de les faire danser et chanter — « pour les empêcher de s'abandonner à la mélancolie et pour maintenir la souplesse des membres », — d'embarquer à cette fin quelque personne sachant jouer de la musette ou de la viole.

Deguer, l'armateur que nous connaissons déjà, conseille à un des ses correspondants de Brest d'engager, comme novice, un bas-Breton sachant jouer de la vèze ou biniou, pour « réjouir les nègres et les conserver en bonne santé ». Et, devant tous ces égards des trafiquants, on serait presque tenté de taxer de noire ingratitude ces indigènes qui, de gaieté de cœur, se jettent à l'eau ou se donnent la mort plutôt que de s'éloigner du continent africain.

Ce qui ne paraît nulle part dans les instructions des armateurs, c'est la limite de capacité de l'entrepont où doit être entassée la marchandise humaine. Sans tenir compte des règles les plus élémentaires d'hygiène, le capitaine n'est limité dans ce cadre, étroit et sans aération suffisante, que par les risques de la cargaison de traite.

Nous n'oserions nous prononcer sur la part des sentiments humanitaires dans les dispositions ordonnées par les armateurs à leurs capitaines négriers et dire si ces mesures ne sont pas, avant tout, suggérées par le souci de la conservation des noirs au cours de la traversée, durant laquelle la mortalité sévit parfois d'une façon désastreuse.

168. Deguer, *Correspondance*.

169. P. Rinchon.

Comment sont appliquées les prescriptions ? L'état-major et le maître d'équipage sont trop intéressés directement à la vente de la cargaison noire pour les tenir comme nulles. Ils doivent, à leur profit, présenter sur le marché américain des sujets, en plus grand nombre possible, sains de corps et d'esprit, car ils ont une commission par tête d'esclave vendu aux Iles. On a trop souvent, sans preuves à l'appui, parlé des mauvais traitements infligés aux captifs par les officiers des navires négriers.

Il n'était pas au pouvoir du capitaine et du chirurgien du bord d'arrêter les épidémies de fièvre, de dysenterie, de variole, de scorbut, dont les noirs apportaient le germe ; ils n'avaient la faculté que de réduire la contagion. Cela était-il aisé, et même possible, dans un entassement d'humains comme celui que présentait un négrier chargé ?

Les maladies, qui frappaient indistinctement blancs et noirs, ont été le grand fléau des expéditions de traite. Cependant il ne faut pas généraliser la mortalité, car, en temps normal, on observe des traversées qui s'accomplissent avec peu de pertes (2 %, 3 %) ; nous pourrions en citer avec moins encore. En tenant compte des révoltes, des pertes en rades des colonies, la moyenne des décès est de 7 à 8 %. Nous parlons ici seulement des noirs. Il y eut des périodes particulièrement néfastes aux santés ; ainsi, au lendemain de la guerre de Sept Ans, les épidémies ont sévi d'une façon cruelle, tant pour les équipages que pour les esclaves. Un état dressé pour le duc de Choiseul fournit des précisions à ce sujet¹⁷⁰. De 1763 à 1767, sur 87 navires négriers, la mortalité noire s'est élevée à 19 %. On peut citer, parmi les plus éprouvés : le *Lowendal*, qui n'amène aux Iles que 143 captifs sur 398 traités en Afrique ; le *Roi-Loangue*, qui ne parvient à en amener que 174 sur 401 ; le *Charlot*, 257 sur 550 ; le *Charles-Borromée*, 133

170. C 740.

sur 407... Sur le *Roi-Guinguin*, c'est le scorbut qui fauche 267 captifs sur 512 embarqués à Badagri ; c'est la petite vérole qui en enlève 163, sur 280, du Bénin, à l'*Amphitrite*. Il y a des peuplades plus ou moins résistantes et sujettes à la dépression morale. Parlant des indigènes du Bénin et de Galbar, un navigateur remarque que les esclaves en venant « sont plus mélancoliques et cherchent à se détruire, imaginant qu'après la mort, ils se retrouveront dans leur pays ». Ils s'empoisonnent parfois ou meurent de consomption¹⁷¹.

Le temps gagné dans la traversée représente un gain de vies humaines. La mer difficile, les vents contraires, ont, autant que l'inexpérience des capitaines, une influence sur le nombre des pertes. La célérité des navires est ici un enjeu plus souhaitable encore que dans les voyages directs aux Iles. Deguer dira d'un bâtiment mauvais marcheur que toute sa cargaison risque de mourir avant qu'il n'atteigne Saint-Domingue.

Par opposition aux chiffres donnés plus haut, et pour la même époque, on peut citer : l'*Américaine*, qui ne perd que deux noirs sur 272 ; l'*Hirondelle*, qui arrive au Cap avec une cargaison diminuée seulement de quatre unités... Ce ne sont pas des exceptions. La *Fille-Unique* peut se flatter d'un rare succès en vendant 434 noirs faisant partie d'une traite de 435 sujets (1776), de même le *Jeune-Henry* qui en vend 299 sur 300 pris en Guinée (1779)... ; toutefois, la moyenne des pertes pour cette dernière année est de 10 %¹⁷².

La mortalité était, paraît-il, bien supérieure chez les Anglais. Certains prétendaient que pas une nation ne traitait les captifs « avec plus de soins, d'égards, de considération et d'humanité que les Français », et, pour cette raison, la mortalité de nos négriers était moindre¹⁷³.

171. Peytraud, I. 114.

172. C 740.

173. Peytraud, I. 114.

Les armateurs, déjà bien éprouvés par les révoltes et les épidémies, avaient à compter en outre, en diminution sensible dans leurs recettes, sur les prélèvements des autorités qui devenaient une véritable spoliation, puisque durant un temps les capitaines se virent obligés de céder à moitié prix plusieurs de leurs plus belles « pièces d'Inde » au gouverneur et à l'intendant. Le roi abolit l'usage des nègres de choix et ne laissa subsister qu'une taxe en argent, en rapport du nombre des nègres vendus, jusqu'à ce que de nouveaux abus intolérables se produisirent. Toute rétribution aux administrateurs fut interdite en 1760.

Les Montaudouin sont les premiers Nantais qui aient organisé la traite pour le bénéfice de l'armement privé, même avec une flotte assez importante pour l'époque : 2 départs en 1706, 4 en 1707, 3 en 1713, 6 en 1717... A leur sujet, Peytraud rapporte que l'un d'eux se plaignit au ministre de la rapacité des officiers du roi. M. de Vaucresson, gouverneur des Iles, avait obligé les capitaines de deux de ses négriers à lui verser 5.800 et 5.700 livres, et, de plus, à céder, à d'autres officiers, des nègres à 300 l. lorsqu'ils pouvaient être vendus 600 (mars 1715). Ecrivant à Vaucresson, Montaudouin eut le courage de lui écrire : « Vous vous jetez, comme des vautours ravissants, sur les pauvres vaisseaux négriers..... à la fin, vous aurez peine à vous contenter de la moitié de la cargaison. » Les administrateurs se défendaient en disant que ces prélèvements constituaient la seule ressource qui les aidait à vivre. « Mes appointements me sont dus depuis six années », ajoutait Vaucresson¹⁷⁴.

Les récits authentiques des expéditions de traite sont trop rares pour que nous passions sous silence quelques

174. Peytraud, t. 130.

observations inédites faites par Joseph Mosneron-Dupin¹⁷⁵.

A quinze ans, comme pilotin sur le *Prudent*, de 120 t. et 34 h., Mosneron quitte Paimbœuf, le 20 août 1763. Le bâtiment, peu spacieux, est encombré de marchandises de troc, au point que l'équipage a peine à y trouver place. Après deux mois passés, sans motifs plausibles, à l'île du Cap-Vert, possession portugaise, qui fournit aux navires des rafraichissements, l'hivernage est décidé à l'île du Sorcier, que nous supposons faire partie de l'archipel des Bisagos. Les marais fangeux et les eaux croupissantes de cette île, en moins de huit jours, ont rendu indisponible la moitié de l'équipage, terrassé par les fièvres. Cependant, le séjour en ce lieu paraissait nécessaire pour s'abriter des vents et éviter les orages terribles de la mauvaise saison. Bissao, jadis occupé par les Portugais, fut choisi comme site de traite. La concurrence était telle qu'au bout de seize mois, le capitaine n'avait pu acquérir que 140 noirs.

Sur les vingt bâtiments qui ont paru sur la rade de Bissao pendant le séjour de traite — la plupart anglais et portugais —, « il n'y en a pas un seul qui ait été exempt de révoltes à son bord. On avait beau redoubler de précautions par les fers, les chaînes, les entraves, les fortes cloisons et les rembarde, tous ces obstacles étaient vaincus par l'esprit de liberté et la férocité des esclaves enfermés dans l'entrepont ». En pleine mer, un bâtiment anglais devint un champ de carnage ; tous les blancs furent massacrés, à l'exception d'un seul devant aider à regagner la côte africaine.

Au cours de la traversée de l'Atlantique, le *Prudent* fit eau de toute part et sa marche en fut très alourdie. Le scorbut sévit sur l'équipage, et la cargaison noire, atteinte aussi d'ophtalmie. Toujours, faute de place sans doute, l'équipage, à l'exception de quelques officiers,

175. Mémoires déjà cités.

couche à la belle étoile, sans même de toiles pour se garantir de la rosée. Enfin, le *Prudent* atteignit la Martinique. Les malades transportés à l'hôpital de Port-Royal et la vente effectuée, le navire, qualifié de « mauvaise hourgue » par le pilotin, put se faire réparer aux ateliers de Saint-Pierre.

Les dangers du *Prudent* n'étaient pas finis ; il eut des ouragans à essayer à la Martinique et une mer très dure pour le retour, parvint à Belle-Isle complètement usé et dans un état épouvantable, laissant à l'équipage un pénible souvenir de ce voyage de 28 mois et demi, où « la mauvaise nourriture, un travail excessif, un climat humide et brûlant, des vêtements insuffisants exposant à toutes les injures des saisons, les émanations pestilentielles des noirs », mirent leur endurance morale et physique à une rude épreuve. Bien heureux de s'en être sortis, ceux qui en revinrent accomplirent un vœu d'action de grâces à la Vierge de Bon-Secours de Nantes — dont la vénération était si répandue parmi les marins — et à saint Clair, qui avait sa chapelle dans la cathédrale. C'était au mois de janvier et « au risque de périr de froid », car il gelait à pierre fendre ; les hommes étaient pieds nus, vêtus d'une simple chemise et d'une culotte. Dans ce costume sommaire pour la saison, ils assistèrent dévotement, un cierge à la main, à une messe dans chacun des lieux vénérés.

Il fallut que Joseph Mosneron se remit rapidement de ses fatigues, car, après trois mois de séjour dans sa famille, il repartait, cette fois, comme deuxième lieutenant, sur le *D'Hérouville*, de 70 t. et 24 h. Celui-ci descend de Paimbœuf à Mindin le 29 avril 1766 et appareille pour l'Afrique le 15 mai suivant. Le capitaine, Jean de Cadillac, était du Languedoc et d'extraction noble. Mosneron ne le juge pas plus expérimenté dans ses fonctions que le commandant du *Prudent*. Le premier lieutenant, un Irlandais, se nommait O'Byrn.

Le *D'Hérouville* passe aux Canaries, fait escale à Gorée pour rendre visite au gouverneur français et s'informer de l'état des affaires. Cadillac sembla se plaire mieux aux réceptions du gouverneur qu'à l'accomplissement de sa mission. Cependant, en vue de trouver des captifs, le navire remonte la rivière de « Kisibarre », — son petit tonnage le permettait, — longe la « Sierra Lionne », côtoie les îles Bananes. Partout le trafic s'y montre très concurrencé, même entre Français. Dans ces régions, nos compatriotes y sont notablement plus estimés que les Anglais qui prétendent cependant y exercer une influence. Mosneron note que la mer est très mauvaise, le bâtiment fatigué — ayant besoin d'être caréné et calfeutré, — le travail, supporté par une dizaine d'hommes seulement, le reste de l'équipage étant décédé ou malade.

A ce point de l'expédition, le lieutenant en second, qui a quitté le *D'Hérouville* dans une barque, ne parvient pas à rejoindre son bord. Il erre plusieurs jours sur la côte, traverse de rudes vicissitudes et enfin se fait accepter sur un bâtiment en partance pour le Cap. Là, il trouve les correspondants de son père, MM. Duplessis et de Bièvre, qui lui offrent la plus gracieuse hospitalité.

**

Equipages. — Pénurie d'hommes de mer et contraintes des Ordonnances. — En temps de guerre, le service du roi, les captures de l'ennemi, les désertions, laissent peu d'hommes valides. — Police contre les déserteurs. — Recrutement d'étrangers, de novices et de volontaires qui permet de maintenir des effectifs généralement élevés. — Officiers majors. Les capitaines viennent souvent d'autres ports français et comptent des gentilshommes, comme les Chateaubriand. — Soldes et avantages importants offerts aux officiers négriers. — La pacotille devient un abus qui nuit à l'armement.

Un des éléments les plus importants du succès des expéditions marchandes réside dans la valeur des équipages.

L'esprit de navigation ne s'acquiert pas du jour au lendemain. Il faut un caractère trempé par des épreuves physiques et morales, une tradition de famille, pour concevoir et vivre en homme de mer. Saint-Malo, Morlaix, Brest, bénéficiaient d'une population de marins expérimentés ; mais, bien qu'ayant un front de mer étendu, le département maritime de Nantes n'offrait point cet avantage.

Nantes avait été surtout un port de transit pour le cabotage étranger qui venait s'y approvisionner des productions de la Bretagne et de l'intérieur du royaume. Sa population régionale n'était pas préparée à l'essor que prit, fin du xvii^e et commencement du xviii^e siècle, le commerce au long cours d'Amérique. Longtemps la pénurie d'officiers et de matelots se fit sentir dans l'armement. Celui-ci dut faire appel à d'autres ports de la province.

Lorsqu'enfin les habitants côtiers eurent compris le profit des opérations transatlantiques et que se fut développé le goût des aventures maritimes, les guerres vinrent soulever des difficultés considérables dans le recrutement. Les équipages marchands ne pouvaient être constitués qu'après que le roi eût assuré le service de ses vaisseaux. En France et aux colonies, les armateurs devaient, en tous lieux, obtempérer aux prélèvements sur le rôle de leurs navires, opérés par les officiers du roi.

L'engouement qui présida à la fondation de la Compagnie des Indes, en 1719, fit concéder, entre autres privilèges, à son armement, la faculté de recruter des matelots dans toute la province de Bretagne. Il va sans dire que cette prérogative eut une fâcheuse répercussion dans le port de la Loire. Cependant, une exception fut faite en sa faveur, car « les matelots manquaient au quartier de Nantes ». En accordant cette exception, Maurepas faisait valoir aux armateurs la nécessité de former de nouveaux hommes de mer et d'embarquer un novice sur dix hommes d'équipage, mesure déjà en vigueur à Bordeaux¹⁷⁶.

176. Equipages : C 664, 665, 700, 727, A3, A91, 2 et 4, B71, C4.

Les commissaires des classes étaient maîtres des levées d'hommes et -- à en croire le Mémoire de 1714 auquel nous nous sommes déjà souvent référé -- ils ne se privaient pas de susciter de gros ennuis aux capitaines de navires marchands. Les commerçants réclamaient qu'une règle intervint touchant les levées faites pour le service du roi. Il y avait alors six classes dans la marine ; les armateurs demandaient que Sa Majesté ait agréable de choisir chaque année une classe de matelots nécessaire à son service et d'abandonner les autres au commerce.

Les rigueurs d'un commissaire de la Marine souleva une émotion considérable à Bordeaux en 1740. Ce représentant du roi prétendait imposer à l'armement les pilotins et les officiers de son choix, jusqu'au capitaine en second, et, en outre, n'admettait pas de capitaines étrangers à son département. Il alla jusqu'à user de lettres de cachet contre deux armateurs qui furent incarcérés¹⁷⁷.

La marine de guerre est une grande consommatrice de personnel. Durant la guerre de Sept Ans, du Chaffault, pour son escadre en station aux Iles d'Amérique, requit un très grand nombre de matelots aux navires marchands en cours d'expéditions. Avec raison, les trafiquants souhaitaient de la part des officiers du roi plus de ménagements. Qui empêchait d'ailleurs ces derniers de recruter aux Iles les matelots disponibles, au lieu de laisser aux capitaines marchands le soin de pourvoir à des remplacements en enrôlant ces hommes qui abusaient d'eux et exigeaient des sommes exorbitantes ? Pendant la guerre d'Indépendance américaine, des capitaines marchands furent dans la nécessité d'abandonner au service du roi la moitié de leurs hommes.

Aux réquisitions du roi, pour sa marine de guerre, il fallait ajouter les captures faites par les Anglais. Parmi les prisonniers jetés dans les geôles anglaises, un grand nombre n'en revenaient jamais.

177. C 665.

Ce qui pouvait rester après cela, sur le continent, de matelots susceptibles de naviguer était embarqué tout d'abord sur les navires de commerce frétés par Sa Majesté.

Ainsi, le danger des rencontres sur mer ne constituait pas, en période d'hostilités, le seul obstacle aux armements privés.

En temps de paix, comme en temps de guerre, la mortalité à bord, les désertions, diminuaient considérablement le recrutement régional. Il y eut des désertions de tout temps, et pour ainsi dire dans tous les pays d'escale et de traite. On les note spécialement aux Iles d'Amérique, aux Mascareignes, à la Nouvelle Angleterre.

Les mauvaises dispositions de l'équipage de la *Renommée* qui, en 1722, déserta en bloc à la Martinique, sont tout à fait une exception. Beaucoup d'hommes, cependant, se faisaient inscrire au bureau des classes pour tenter une aventure et trouver un passage gratuit.

Les périodes de guerre incitaient particulièrement à la désertion. Durant la guerre de Succession d'Autriche, on voit 24 hommes de l'*Atalante* désertir à la Martinique, 14 du *Père-de-Famille*, 80 sur 111 du *Conquérant*, 12 sur 23 de l'*Espérance*, 23 sur 37 du *Lion*, 26 sur 29 de l'*Amazon*, 20 sur 21 du *Cheval-Marin*.... la plupart pour la Martinique et Saint-Domingue. Québec offre aussi beaucoup d'attraction ; un capitaine y voit rester 11 de ses matelots sur 16. Le commandant du *Dragon* perd 32 matelots aux îles de Bourbon et de France (1742-48).

Faute d'armements privés il n'y eut que peu de déserteurs durant la guerre de Sept Ans. Mais la désertion reprit au cours de la guerre d'Amérique et en faveur des ports du nouveau continent.

Si beaucoup désertaient pour tenter la chance d'une meilleure fortune que celle de simple matelot, un plus grand nombre, surtout aux escales des Iles, quittait un bord pour passer sur un autre, dans le seul objectif d'ex-

ploiter l'embaras des capitaines en parlance et d'exiger de ceux-ci des salaires excessifs. La désertion ainsi comprise devint un abominable commerce qui suscita les pires désagréments aux capitaines rentrant en France. Sa Majesté imposa une discipline sévère devant remédier à cette fraude.

L'ordonnance de 1721 prescrit que tous les matelots, restant aux colonies après le départ du navire qui les a enrôlés en France, seront emprisonnés, à moins qu'ils ne soient porteurs d'un congé régulier. Le retour des déserteurs doit se faire à raison d'une solde inférieure d'un quart à celle dont ils ont bénéficié à l'aller ; en outre, la solde ainsi diminuée doit supporter les frais de geôle aux Iles.

Les capitaines peu scrupuleux, pressés de pourvoir à leurs remplacements, débauchaient parfois les hommes d'autres bâtiments dans la même rade. Ils furent déclarés passibles d'une amende allant jusqu'à 300 livres, et d'ailleurs les enrôlements faits de la sorte devenaient nuls. Seuls étaient admis les remplacements autorisés par les commissaires des classes qui exerçaient tout pouvoir, durant l'escale, sur les enrôlements (Ordon. 1745).

Le règlement de 1753 renforce encore les mesures de surveillance : à l'arrivée aux colonies, une revue de l'équipage devenait obligatoire ; durant le séjour à la colonie, aucun versement de solde, ni aucun prêt, ne pouvait être effectué par le capitaine ; en cas de désertion, l'intendant, ou le commissaire ordonnateur, devait en être immédiatement informé, afin qu'il fût procédé, par ses soins, à des recherches. D'ailleurs, aucun matelot, novice ou mousse, ne pouvait descendre à terre sans congé écrit, au risque d'être arrêté. Défense absolue était faite aux nationaux français de s'enrôler sur un navire étranger. A leur retour en France, les déserteurs ressaisis faisaient quinze jours de prison¹⁷⁸.

178. Police et désertions A^o 1 à 4.

Si ces prescriptions ont diminué les désertions aux Iles, ils ne les ont pas supprimées, loin de là. Dans les ports étrangers de la Nouvelle France et de la Nouvelle Angleterre, même s'il existait un représentant de l'autorité du roi, le contrôle était inopérant. En 1778, le *Flamand* perd 34 hommes, principalement à Portsmouth ; la *Thérèse* en perd 24, la plupart restés à Charlestown ; le *Pallas* se voit abandonné dans ses escales de l'Amérique septentrionale par 22 déserteurs... Sur les corsaires, montés surtout par des volontaires, se produisaient des abandons de bord en masse.

Le ravage des maladies qui sévissaient sur les équipages ne le cédait en rien au fléau de la désertion. Doit-on s'étonner des conséquences d'une mauvaise hygiène à bord des négriers et des long-courriers d'Amérique, lorsqu'on voit, le 19 septembre 1779, après trois mois de mer, l'escadre de Guichen rentrer à Brest avec des effectifs diminués des deux tiers par les décès et les maladies. L'*Intrépide*, sur 700 hommes, comptait 61 morts et 560 malades. De l'escadre on débarqua 7.000 malades à Brest¹⁷⁹.

Dans les expéditions d'Afrique, la mortalité est particulièrement impressionnante, les capitaines et les officiers de l'état-major n'y échappent pas. Ces pertes constantes entrent en considération au départ de France pour le renforcement des équipages. Relevons quelques chiffres marquants : 21 décès sur un équipage de 39 personnes (1740), 27 décès sur 39 (1749), 22 décès sur 31 (1765), 20 décès sur 39 (1771)... etc.

Il faut éviter, comme pour la cargaison noire, de généraliser en partant de chiffres exceptionnellement atteints. Il y a des périodes saines et des périodes où l'état sanitaire, sur les côtes d'Afrique et dans les ports des colonies, est désastreux. Alors, les hôpitaux de la Martinique et de Saint-Domingue, tenus par différents ordres religieux, ne

179. De la Roncière.

suffisent guère aux malades débarqués ; cependant, la mort se charge d'y faire quotidiennement de la place. A propos des hôpitaux de Saint-Domingue, les trafiquants de Nantes iront jusqu'à dire, dans un acte officiel : « Les marins y sont si mal soignés, que peu en sortent »¹⁸⁰.

Nous ne croyons pas être éloigné de la réalité, en estimant la moyenne des décès de 10 à 20 % pour les équipages des voyages négriers, et de 5 à 6 % dans les voyages en droiture aux Iles. Sur le nombre des armements annuels, ces pertes représentent une diminution très appréciable dans le recrutement des hommes de mer, et les armateurs les ressentaient d'autant plus sensiblement qu'elles atteignaient les hommes les plus expérimentés dans la navigation et le trafic. Tel navire perd 4 officiers majors sur 6, dont le commandant ; tel autre en perd 5 sur 9, et parmi les morts sont les deux capitaines et un lieutenant. La *Négresse* qui appareille de Saint-Malo, le 4 octobre 1777, pour le Bénin et Saint-Domingue, se voit enlever 7 officiers sur 13 — sans compter qu'elle perd 11 matelots sur 18, 9 novices sur 11, et 3 mousses sur 5.

On attribua une partie de la mortalité des marins français en séjour à Saint-Domingue au travail auquel ils étaient assujettis pour quérir les marchandises dans les différents quartiers des Iles et procéder aux opérations du chargement de la cargaison. Un Mémoire de 1752 observe à ce sujet que, malgré l'activité déployée par les équipages des navires nantais — qui travaillent sans relâche aux fins d'accélérer les expéditions commerciales — ces équipages sont bien moins sujets aux maladies que les hommes des navires de Marseille, de Bordeaux ou de La Rochelle qui, eux, n'ont pas coutume de s'occuper du chargement aux Iles. Ces derniers n'ont rien à faire après la décharge, mais alors ils s'enivrent et courent la négresse, dorment partout où ils se trouvent, « souvent au serein

180. Mémoire de 1752. C 663.

qui est fort dangereux » ; en un mot, se livrent à toutes sortes d'excès et de débauches, tombent malades et finissent à l'hôpital. L'oisiveté est mère de tous les vices ; il n'y a pas lieu, concluait les juges-consuls de Nantes, de substituer au travail des équipages blancs un service de cabotage local et de main-d'œuvre noire¹⁸¹.

Dès que commença à se développer le commerce maritime de Nantes, bien vite apparut la pénurie de marins, d'autant qu'en France, l'armement avait coutume d'employer des équipages très nombreux. Cela pouvait s'expliquer par « l'excès de notre mâture et de notre gréement ». Les puissances maritimes du Nord, particulièrement les Anglais, mettaient un tiers ou un quart moins de monde sur leurs vaisseaux, tant de guerre que de commerce ; cependant, ils avaient la réputation d'excellents manœuvriers. Les états-majors de nos bâtiments marchands étaient au double des Anglais.

Il importe de se rappeler que, hors de France, l'équipage avait un rôle commercial à exercer : en Afrique, la surveillance des captifs à bord en concurrence avec les opérations même de la traite ; en Amérique, la recherche, parfois éloignée du port de relâche, des denrées devant composer la cargaison de retour. Ces opérations nécessitaient l'envoi en détachements d'officiers et de matelots. En barque, ceux-ci remontaient les rivières, sur les rives desquelles un marché d'esclaves les attendait ; à défaut de voies de transport dans l'intérieur des Iles, c'est en chaloupes, par les côtes, que le commandant de l'expédition atteignait les produits des plantations. Les officiers étaient très spécialisés, et en conséquence fort nombreux. Par ailleurs, nous avons dit la nature des pertes en hommes, toujours prévisibles. Si l'on ne tient pas compte de ces raisons, la force des équipages, à cette époque, paraît inexplicable ; état de choses sans doute inévitable aux trafiquants, car

181. C 727.

il représentait une grosse charge — en solde et entretien — pour l'armement.

Joseph Mosneron-Dupin, second lieutenant sur le *D'Hérouville*, de 70 t., disait : « Sur les 24 hommes d'équipage, il y a 12 officiers majors, enseignes, pilotins, cuisinier, chirurgien et mousses, et sur les 12 restant, après avoir déduit la maistrance et les novices, il n'y a que 3 matelots disponibles ; de sorte que le travail ne s'opère pas en raison des bouches à nourrir. »

Y compris les officiers majors, mariniers et non mariniers, l'effectif d'un navire de 250 t. est généralement de 40 à 50 hommes. Beaucoup d'équipages dépassent ce chiffre. Nous ne saurions expliquer pourquoi le *Salabery* de 280 t., 32 c., armé, en 1705, pour les Iles, est monté par 150 hommes (10 officiers majors, 10 officiers mariniers, 90 matelots, 8 volontaires, 12 mousses, 20 soldats). En 1712, pour la Guinée, le *Lusançay* de 200 t., 26 c. possède un rôle de 95 hommes, et l'*Africain* de 300 t., 28 c. peut se flatter d'un effectif de 112 hommes, tandis que, pour la Martinique, la *Reine*, du même tonnage, appareille avec 79 hommes.

Pour le nombre, il est impossible de formuler de règle ; en 1713, un navire de 100 t. part pour la Guinée avec un effectif de 52 hommes, — un navire de 200 t., pour la Martinique, part avec 50 hommes, — un autre de 300 t., pour Saint-Domingue, est monté par 58 hommes.

Avec, d'une part, les exigences de l'armement, et, d'autre part, les pertes dues à la mortalité et aux désertions, la rareté des hommes de mer devint telle, en 1723, que le roi dut autoriser les capitaines et maîtres de barques à employer, dans leurs équipages, jusqu'à un tiers d'étrangers, ce qui s'était déjà pratiqué avant 1716.

Le bureau des classes de Nantes constatait un peu plus tard que le port de la Loire devait avoir recours, pour plus d'un tiers de ses équipages, aux départements maritimes

voisins. Les soldes s'étaient élevées en conséquence, car un marin des classes recevait mensuellement 30 livres pour la Guinée et 27 l. pour les Iles. Des ordonnances avaient déjà été prises pour prescrire aux armateurs d'embarquer des novices et des mousses.

L'enrôlement des novices devint obligatoire le 23 juillet 1745, à raison d'un cinquième de l'effectif total¹⁸².

Étaient considérés comme novices, les jeunes gens de 16 à 25 ans, n'ayant pas encore navigué, de préférence fils de gens de mer. La solde devait être en rapport de leur force et de leur capacité. Après une année de navigation, le novice était enrôlé comme matelot.

Toujours pour suppléer aux gens de mer classés, on institua encore des volontaires, dont nous ne saisissons pas bien la différence avec les novices. D'ailleurs, novices et volontaires sont assimilés dans une ordonnance de 1781 qui les soumet à un engagement de trois ans, à une solde de 12 livres par mois, et leur offre les privilèges des gens de mer classés : demi-solde en cas de blessure, allocation aux veuves... etc.

Les novices rendirent de très grands services à l'armement en des périodes où les marins de carrière étaient accaparés par le service du roi ; cependant, leur rendement au travail était faible, — la célérité des voyages en subissait des conséquences fâcheuses ; — peu résistants à la fatigue et aux climats exotiques, leur jeune âge les rendait très vulnérables aux atteintes de la maladie.

Dans la première moitié du siècle, les apprentis de la mer s'enrôlaient comme mousses ou volontaires. Ceux-ci figurent, sur les rôles, dans une proportion relativement restreinte. On trouve également, dès cette époque (1702), des novices. Mais, tandis que les volontaires vont progressivement disparaître, le service des novices va devenir de première importance dans la seconde moitié du siècle. A

¹⁸². Volontaires, novices : C 664, 665, 673, A¹.

partir de 1754, ils égalent, sur certains navires, le nombre des matelots français et étrangers, les dépassent même parfois. Au cours des deux dernières guerres, un grand nombre d'armements n'auraient pu s'effectuer sans leur aide.

En 1782, le *Castries*, le *Saint-Honoré*, le *Prince-de-Condé*... et d'autres bâtiments, ne sont conduits que par des novices et des mousses ; et quelle place les jeunes ont tenue à bord des corsaires ! Le *Maréchal-de-Richelieu*, de 400 t. et 304 hommes, compte : 64 matelots, 62 novices, 63 volontaires et 31 mousses (1757), — le *Marquis-d'Aubeterre*, de 250 t. et 170 h., n'a que 20 matelots, contre 52 novices, 46 volontaires et 17 mousses (1779), — de la même année, le *Houzard*, de 100 t. et 98 h., n'a que 7 matelots, contre 31 novices, 21 volontaires et 13 mousses... Les rigueurs que cette vaillante jeunesse eut à affronter furent terribles.

Nous pouvons citer de semblables proportions d'apprentis de la mer sur les navires marchands et, cependant, il eût été de l'intérêt même de la marine de ménager les enfants et les adolescents trop décimés aux colonies. Sur les neuf mousses qu'il a enrôlés en 1751, pour la Guinée, l'*Hector* en ramène seulement deux ; six étant décédés et un ayant déserté. L'*Apollon*, retour de Juda en Afrique, déplore la mort de 6 novices sur 9 et de 3 mousses sur 4 (1765). Si le robuste tempérament des matelots supporte avec peine les fatigues et la mauvaise nourriture de ces voyages, la nature des adolescents y résiste fort mal.

L'armateur Deguer ne cachait pas son sentiment à l'intermédiaire de Madame de la Grave qui voulait, trop tôt, faire naviguer son fils : « Si elle le veut absolument, j'embarquerai son fils pour Guinée, mais je me crois obligé de lui représenter que ces voyages sont trop durs pour les enfants de cet âge. Je ne me porte pas garant qu'il en revienne. S'il a du goût pour la mer, qu'il s'embarque

d'abord pour Saint-Domingue, et quand il aura 14 ou 15 ans, ce sera assez tôt » (7-11-1764). Et à un autre correspondant, Deguer complétait son opinion par ces mots : « En réalité ces jeunes gens, ou plutôt ces enfants, sont très à charge et fort inutiles dans ces voyages et courent pour eux-mêmes les plus grands risques ». Le fils de Madame de la Grave, une insulaire de Saint-Domingue, n'avait l'âge que d'un très petit mousse et sa mère le supposait doué d'une vocation bien précoce¹⁸³.

La rigidité des ordonnances que nous avons rappelées jusqu'ici était une gêne incontestable pour le commerce. Sa Majesté le reconnut formellement le 7 juillet 1784, en revenant à moins de contrainte dans les enrôlements. Le nombre des novices était laissé libre ; la proportion d'un mousse pour dix hommes d'équipage paraissait indispensable « afin de fournir aux gens de mer le moyen de faire subsister leurs enfants » ; les étrangers pouvaient être ramenés à un sixième au lieu de un tiers. Toute initiative personnelle était laissée par ailleurs aux capitaines et maîtres de barques pour la composition de leurs équipages¹⁸⁴.

A certaines époques, dans l'effectif des « matelots », les étrangers ont dépassé largement les limites assignées par les ordonnances. Evidemment, lorsque les négociants n'avaient la faculté de recruter des hommes de mer que « parmi les matelots cachés » qui désertaient le service du roi, il ne leur était pas laissé un grand choix de bons serviteurs. On rencontre, parmi les étrangers, des représentants de régions côtières de l'Europe occidentale : beaucoup d'Irlandais, d'Italiens et d'Espagnols. La Nouvelle Angleterre en fournit également.

Quand il s'agissait de remplacements au cours d'une expédition, les capitaines enrôlaient ce qu'ils trouvaient

183. Deguer, *Correspondance*.

184. C 664-5.

dans les ports de relâche, des aventuriers forcément, et Dieu sait si, par suite des décès, des maladies, des désertions et des congédiements, les remplacements étaient nombreux. Au retour, à Paimbœuf, les équipages se trouvaient souvent en majeure partie renouvelés.

Les difficultés dont nous venons de donner une idée pour la formation des équipages ne diminuaient pas le zèle des trafiquants. Durant tout le XVIII^e siècle, bien que moins considérables qu'au début, les effectifs de bord restèrent élevés. A destination des Iles on trouve — en dehors de la normale, il est vrai, — des équipages dépassant une centaine d'hommes sur des navires de 300 et 350 t. (1757) et un chiffre s'en rapprochant sur des navires de 200 ou 220 t. (1782). Les équipages sont particulièrement renforcés pour les voyages des îles de France et de Bourbon. En ce qui touche aux corsaires, on peut se demander comment pouvait vivre, sans une gêne excessive, une telle accumulation d'hommes dans des espaces si réduits, déjà encombrés de vivres et d'armes : 350 enrôlés sur des bâtiments de 300 et 350 t. comme la *Bellone*, le *Mars* et autres.

Avec des hommes de diverses nationalités et d'un sens moral affaibli par la fréquentation des ports français et étrangers, le maintien de la discipline ne devait pas être aisé à bord. Les équipages — nous l'avons vu — refusaient de s'embarquer sur des navires qu'ils estimaient incapables de tenir la mer par gros temps ; de même, ils savaient parfois mettre le commandant en demeure de n'opposer aucune résistance à l'ennemi. Cependant, les mutineries à bord sont pour ainsi dire inconnues ; même les insoumissions individuelles sont rares.

La solde des hommes rescapés d'un naufrage a soulevé des réclamations de la part des matelots qui parvenaient à faire leur retour au bureau des classes. Suivant la thèse des trafiquants maritimes, il paraissait indispensable d'attacher le sort du matelot à la conservation du navire,

jusqu'à son retour à l'armement ; en conséquence, si le bâtiment périssait avec ses marchandises, les rescapés perdaient droit à leur solde. Opinion, soutenue de ce principe que — hormis les deux mois d'avance au départ de France — la solde est indivisible et ne doit être payée, même par fraction, en cours d'expédition. « Si le voyage était divisible, le matelot, naturellement libertin, ne manquerait pas, sitôt son arrivée en Amérique, de demander le décompte du temps servi et de quitter le navire, ne pensant à se réembarquer qu'après avoir dépensé tout ce qu'il a reçu »¹⁸⁵. Dans un sens, on conçoit cette thèse ; mais on s'explique aussi que de pauvres diables, qui avaient accompli tout leur devoir dans un désastre, aient trouvé la conception de l'indivisibilité du voyage peu équitable.

« Les capitaines doivent être non seulement marins et braves, il faut encore qu'ils soient doués de prudence, d'intelligence, et qu'ils joignent à une bonne conduite les connaissances et les lumières du commerce, puisqu'ils sont chargés de la gestion de leur cargaison. » Nous nous rallions entièrement à ce jugement de Beaumarchais, qui s'était engagé dans une grosse entreprise d'armes et de vivres pour l'Amérique. Avec l'expérience qu'il avait acquise, parfois à ses dépens, l'auteur du *Barbier de Séville*, faisant allusion aux officiers du commerce, ajoutait : « Les sujets d'élite ne courent pas les bureaux d'embarquement, et les armateurs qui ont la chance d'en posséder les conservent jalousement »¹⁸⁶.

La pratique de la mer est encore, au xviii^e siècle, toute la science du navigateur. Cependant, faute d'hommes blanchis sous le vent du large, du moins endurcis dans la carrière, les armateurs doivent souvent confier leur fortune à des mains encore peu éprouvées.

En 1730, les négociants de Bordeaux rendaient compte que, parmi les capitaines, il y en avait d'origine bour-

185. C 665.

186. R. Lafon.

geoise, mais que la plupart étaient « de simples manœuvres qui, peu à peu, par leur travail, se sont élevés en grade ». L'augmentation considérable qu'il y a eu dans le commerce d'Amérique — disaient-ils — a forcé les négociants de se servir de ces sortes de gens. Comme il n'est pas aisé quelquefois d'en trouver, l'armateur est souvent obligé d'en prendre sur des certificats de capacité qu'il ne saurait approfondir »¹⁸⁷.

Dans ce temps, plus des trois quarts des capitaines envoyés aux colonies géraient la cargaison de leur navire. Cet usage se développa encore dans la suite.

Un règlement, en date du 15 août 1725 — résumant les ordonnances de 1681, 1689 et 1721 — définissait les conditions requises pour parvenir au commandement d'un navire. Le brevet n'était accordé qu'après avoir satisfait à une épreuve publique devant l'Amirauté. Pouvaient se présenter uniquement des candidats âgés de 25 ans au moins, ayant navigué cinq années sur des bâtiments marchands et fait deux campagnes de trois mois chacune sur les vaisseaux du roi. On fit toujours une distinction pour favoriser les jeunes gens de famille bourgeoise, en accordant à ceux-ci l'exemption d'une des campagnes au service du roi, voire même des deux campagnes, suivant les témoignages rendus de leur capacité, de leur expérience et de leur bonne conduite. Le duc de Choiseul prenait l'engagement, en 1763, de suivre cette tradition »¹⁸⁸.

Les grosses responsabilités des capitaines étaient compensées par des avantages considérables qui leur permettaient, en une trentaine d'années, de réunir les ressources pour devenir à leur tour trafiquants. Sur le tard, quand ils ne pouvaient plus naviguer, ils prenaient des parts à l'armement ou devenaient eux-mêmes petits armateurs. Le commandement d'un navire est à l'origine de beaucoup

187. C 735.

188. C 664.

de situations de négociants maritimes. Il n'est donc pas surprenant que les armateurs aient estimé que leurs enfants devaient débiter dans la carrière en faisant leur école sur mer, et dans les pays de traite.

Les fils d'armateurs font partie de ces privilégiés qui, sous prétexte d'avoir acquis, au cours de leur instruction, des notions d'hydrographie, voient s'ouvrir de bonne heure les degrés de la hiérarchie maritime. S'ils ne débiter pas comme mousse ou volontaire, ils s'embarquent comme pilotins aux environs de quinze ans — le pilotin fait partie de l'état-major — et franchissent rapidement les postes subalternes, d'enseigne, de lieutenant, de sous-capitaine, pour atteindre, à 25 ans, les fonctions de capitaine en premier.

Si l'on voulait honorer le corps des officiers de la marine marchande du port de la Loire — lesquels ont pris une si grande part dans le commerce maritime que nous étudions — il faudrait emprunter leurs noms aux familles d'armateurs que nous connaissons déjà, y ajouter quelques représentants de la région nantaise qui se sont maintenus de père en fils comme navigateurs (on y relève des noms illustrés par ailleurs : Clemenceau, Viaud, Trébuchet, Fouché, Hamon de Courchamp... etc.) et signaler les capitaines étrangers appelés par les armateurs dans les périodes d'extrême rareté de personnel.

Au début du siècle, dans les premiers postes d'états-majors, les Irlandais et les Ecossais méritent une mention spéciale. Ensuite, on note des officiers venant de différents ports du royaume. De Saint-Malo : Louis de la Bouexière, plusieurs Walsh, Jean François de Noual de la Houssaye, Laurent Porcon de la Barbinais, plusieurs Chateaubriand, François Collin de Briselaine, François de Tronguidi... et bien d'autres ; — de Bayonne : Bertrand Lesseps, des Hirigoyen, Baibedat, d'Etcheverry ; — de Marseille : des Cazal, Struykmann, Arrondel... ; — du Havre : un Be-

gouen. On trouve des capitaines de Vannes, de Quimper, de Rennes, de Pontivy, de Muzillac... de l'intérieur de la Bretagne, jamais éloigné, il est vrai, des côtes.

Tous les efforts de Colbert et des rois, pour surmonter les préjugés de la noblesse contre le trafic extérieur, étaient restés vains. A part de très rares exceptions — à Nantes, les de Loynes ou de Luynes, originaires de Sologne, les Chateaubriand venus de Saint-Malo, les Espivent de la Villeboisnet, le chevalier de Bellouan — les gentilshommes de province préférèrent rester figés dans leur condition de fortune inférieure et se voir supplantés par la bourgeoisie, plutôt que de maintenir, par le commerce, le prestige de leur classe. Cependant, bien que les commandants d'expéditions commerciales fussent spécialement chargés des opérations proprement dites du trafic, la noblesse ne porta pas son exclusive sur les fonctions afférentes à la navigation. Par principe, elle restait en dehors de la spéculation, n'acceptant que les risques des transports sur mer. Ainsi, certains gentilshommes acceptèrent de servir dans la marine marchande, et particulièrement sous le commandement d'un capitaine des leurs. La Compagnie des Indes possède dans ses états-majors un assez grand nombre de gentilshommes, l'armement de Nantes en compte quelques-uns, même en dehors de ceux qui furent détachés de la marine royale « par congé de la Cour », aux fins de commander les navires affrétés par le roi.

La *Sainte-Anne* met à la voile pour Port-au-Prince (1765). Son capitaine, le chevalier de l'Isle, lieutenant de frégate, emmène avec lui, comme enseigne, un parent sans doute, le chevalier de l'Isle des Rivières et comme pilotin, le chevalier Jean du Dreneuc. On rencontre à cette époque, sur les navires nantais : Jean-Louis Du Boisguéhenneuc de Kermainguy, — le chevalier de Bauman, capitaine d'un négrier, qui emmène avec lui, comme lieutenant, le cheva-

lier de Launay, — les chevaliers de Lescouvre, de la Guerche, de Kerfraval, de Keruzec, de Pinguern,...

Espivent de la Villeboisnet porte un intérêt particulier aux jeunes gens de familles nobles ou bourgeoises ; il en figure toujours en majorité dans les états-majors des bâtiments de cet armateur. Les Chateaubriand et les Espivent sont en rapports intimes. De 1750 à 1754, Antoine Espivent de la Villeboisnet, fils de l'armateur, fait plusieurs expéditions sur les navires de son père, sous les ordres de René-Auguste de Chateaubriand. En 1756, à 25 ans, il prend lui-même le commandement d'un corsaire de 100 t., la *Bretagne*, ayant sous ses ordres deux capitaines : Michel Desveaux, de Saint-Malo, 27 ans, et François Le Comte, de Nantes, 30 ans ; un lieutenant : écuyer Pierre de Launay, de Saint-Brieuc, 25 ans ; un enseigne : écuyer Julien Le Noir, également de Saint-Brieuc, 22 ans. Dix jours après sa sortie de Paimbœuf, la *Bretagne* est cueillie par les Anglais. Cependant, Antoine Espivent reprend la mer avec la *Brillante*, mise aux ordres du roi.

A partir de 1754, Chateaubriand arme pour son compte le *Dauphin* et l'*Amarante*, tous deux de 200 t. Outre René-Auguste de Chateaubriand, on voit Pierre de Chateaubriand, capitaine en second, à 26 ans, sur la *Brillante* (1752) — Joseph de Chateaubriand, lieutenant sur le *Furet*, encore aux Espivent (1753) — et Pierre-Anne de Chateaubriand, capitaine de l'*Apollon*, à Mosneron (1754). Ces deux derniers voyages par la Guinée. Les Chateaubriand sont même fixés à Saint-Domingue et qualifiés « habitants du Cap ». A la suite d'une traversée très mouvementée, M. de Chateaubriand et Mademoiselle de Conegut, embarqués sur un navire de Nantes, regagnent la colonie au début de 1783. On peut donc penser que l'illustre François-René, lorsqu'il rêva à 14 ans d'expéditions lointaines et de terres inconnues, subissait l'influence d'une hérédité de famille.

Avant de quitter les Espivent, disons qu'ils peuvent être classés parmi les trafiquants maritimes de la côte d'Afrique et des Iles d'Amérique, les plus notables. Après avoir armé à Nantes pour les Surcouf et d'autres commerçants de Saint-Malo, ils ont armé pour leur compte personnel. De 1752 à 1788, les La Villeboisnet, père et fils, ont possédé une quinzaine de navires de différente force, depuis le *Mimi*, de 80 t., armé en course, jusqu'au *Montaudouin*, de 500 t., faisant le courrier de Saint-Domingue¹⁸⁹.

Chirurgiens et aumôniers faisaient partie du corps des officiers majorés et prenaient place à la table du capitaine.

Les règlements imposèrent un chirurgien juré et diplômé à partir de 20 hommes d'équipage. Il n'est pas rare qu'un rôle d'une centaine d'hommes comptât deux ou trois chirurgiens. Un coffre de pharmacie et de chirurgie était sur chaque navire à la disposition du praticien, coffre qui devait être officiellement visité et contrôlé. La fonction de chirurgien était généralement occupée par de très jeunes hommes dépourvus d'expérience, poussés, de toutes les régions de la France, par le désir de voyager et de se constituer un pécule. Ils faisaient souvent preuve d'un esprit peu discipliné et désertaient facilement¹⁹⁰.

Pour les voyages de long cours, l'obligation d'un aumônier fut imposée suivant l'importance de l'équipage ; en 1694 pour 25 hommes, en 1701 pour 30 hommes, en 1717 pour 40 hommes. Cette dernière limite prévalut ; mais, de l'ordonnance à la pratique, il subsista une marge¹⁹¹.

Les représentants du clergé séculier devaient obtenir l'approbation de l'évêque du diocèse dont dépendait le port d'armement et les religieux l'acquiescement de leur supérieur. Prêtres irlandais¹⁹², cordeliers, jacobins four-

189. C4.

190. Chirurgiens : C 724 bis, A81.

191. Aumôniers : C 724 bis, A84, C4.

192. D'après ses statuts, la confrérie des Prêtres Irlandais, de Nantes, devait fournir des aumôniers aux hôpitaux, dans les campagnes et sur les navires de guerre et marchands. Archives d'Ille-et-Vilaine. C 75.

nirent un grand nombre d'aumôniers à la marine marchande.

Sous différents prétextes, les armateurs se dispensaient facilement de l'obligation d'un aumônier ; celui-ci augmentait les frais d'armement, et bien qu'il bénéficiât des prérogatives des capitaines, la place n'était pas recherchée. L'apostolat était difficile, les risques assez nombreux, et en définitive le recrutement laissait à désirer. Un historien malouin nous apprend que « les aumôniers des corsaires étaient ordinairement des prêtres rejetés du clergé régulier, ou des moines qui ne regrettaient pas leur couvent et qui n'y étaient pas regrettés. Cependant, il y avait parmi eux des âmes d'élite, de grands cœurs et de véritables héros »¹⁹³.

Les embarquements d'aumônier se firent assez régulièrement dans les premières années du siècle, surtout pour les expéditions africaines ; puis, devinrent de plus en plus rares par la suite. Le capitaine se bornait à déclarer au bureau des classes que, malgré la demande faite à l'autorité diocésaine, aucun aumônier ne s'était présenté. L'Amirauté, bien embarrassée de remédier à cette carence, fermait les yeux et l'armement se contentait de découvrir un ecclésiastique de bonne volonté pour accompagner les corsaires et les bâtiments de grand équipage pour l'Afrique, l'île de Bourbon ou les Indes.

Dès 1716, les négociants de Nantes demandaient à être dispensés d'embarquer un aumônier hors le temps de guerre. Ils arguaient de la dépense et de la difficulté de trouver des sujets très recommandables. « Ceux qu'on peut embarquer sont généralement d'une vie peu réglée et plus propres à scandaliser les équipages par leur conduite, qu'à les édifier ; exemples aussi nombreux qu'on en a embarqués. Par ailleurs, à l'Amérique, les équipages ne manquent pas d'ecclésiastiques »¹⁹⁴. Le tableau est légè-

193. C. Dupont.

194. Mémoire de 1716 (C 724).

rement noirci, n'en doutons pas, pour faire ressortir le bien fondé de la cause soutenue.

Faut-il penser qu'à bord, les équipages aient été privés de l'absence d'aumônier ? Un passager, M. de la Borde, affirme avoir vu un perroquet qui « servait d'aumônier » sur un navire. L'oiseau des Iles, qui avait acquis à cette époque une grande vogue, récitait la prière aux matelots et disait ensuite le rosaire.

Les états-majors se complétaient avec des maîtres d'équipage, charpentier, calfat, tonnelier, canonnier ou armurier, et autres spécialistes, classés comme officiers marins. Cuisinier, boulanger, maître d'hôtel... pouvaient prétendre au titre d'officier « non-marinier ». Ainsi une notable partie de l'équipage se flattait du titre d'officier, comme de nos jours presque tous les hommes qui se disent cultivés sont ingénieurs.

En ce qui concerne l'équipage, l'armateur porte tous ses soins sur le capitaine, la tête du navire, l'homme de toutes les responsabilités de l'expédition. Quand l'armateur n'a point de fils ou de parents à qui confier la fortune des associés et l'honneur de la Maison, son choix est le plus souvent très restreint et peut être pris en défaut sur des informations trop brèves ou erronées. Mosneron estime Jean de Cadillac, gentilhomme du Languedoc, commandant le *D'Hérouville*, « peu expérimenté », ni plus ni moins que le capitaine du *Prudent*. Deguer et Chaurand n'ont pas qu'à se féliciter des capitaines de leur armement.

Il y a des exemples de capitaines, incapables, peu scrupuleux de leurs devoirs et même prévaricateurs. On en connaît qui se sont laissés tenter par l'appât d'un gain rapide et ont été capables de détourner, à leur profit, les bénéfices d'une expédition aux Iles. Philippe Blanchard, commandant du *Saint-Martin*, achète une habitation à Jaquemel, île de Saint-Domingue, avec les deniers provenant d'une cargaison appartenant à un négociant de Nantes

(1762). Le capitaine Gouzille en fait autant avec le montant des 82 captifs de l'*Aimable-Thérèse* (1763). Ce dernier s'approprie même le navire, tandis que Blanchard a eu la délicatesse d'assurer le retour du *Saint-Martin*. Un troisième, nommé Poirel, commandant la *Belle-Nantaise*, vend à son profit les noirs et le bâtiment. Avec ce produit il se divertit à Leogane et menace de tuer toutes les personnes envoyées par l'armateur pour faire rendre des comptes au voleur (1765). L'exemple est contagieux, car, à la même époque, on signale encore deux autres capitaines qui spéculent à Saint-Domingue au préjudice de leur armateur.

En 1789, c'est à Baltimore, dans la Nouvelle Angleterre, qu'un capitaine fait argent, pour lui, de son navire chargé.

Encore des accidents de cette nature peuvent-ils arriver du fait d'agents commerciaux et de « commissionnaires » aux colonies. Un négociant du Cap, Claude Frémont, chargé de liquider la cargaison noire de la *Pucelle-d'Orléans*, garde pour sa part 67.000 livres avec lesquelles il achète une habitation (1754). Plumard-Derieux et Demarville, les armateurs, ne parviennent pas à se faire rendre justice à Saint-Domingue et requièrent les juges-consuls de Nantes d'intervenir près du ministre afin que de tels abus, « qui se multiplient aux colonies contre le commerce français », soient arrêtés¹⁹⁵.

Assurément, il y a peu d'hommes ayant trompé la confiance des armateurs à un tel point ; cependant, le petit nombre qui existe est fort regrettable, car ces prévarications constituent pour le négociant des ports français un risque qui s'ajoute à tous les autres.

L'année où elle vint au secours de l'Amérique, la France procéda, à Brest, à l'armement de toute sa flotte. Pour obvier à l'insuffisance des cadres de la marine royale, Sartine fit appel aux officiers de la navigation marchande. Des avantages appréciables étaient offerts à ceux qui accepte-

195. C 740, 664.

raient d'entrer au service du roi. Les capitaines marchands pouvaient ainsi mériter d'être admis, à titre définitif, comme capitaine de brûlot ou lieutenant de frégate, et tous ceux qui aspiraient à devenir officier avaient la faculté de s'embarquer comme volontaires¹⁹⁶. Après l'échec du comte de Grasse aux Saintes (12 avril 1782), le comte d'Estaing fut chargé par le roi de faire un nouvel effort dans ce sens pour le recrutement d'officiers auxiliaires. Nous ignorons quel fut le résultat de ces démarches, mais nous restons sceptique sur « l'empressement » escompté par Sa Majesté.

Il y eut de tout temps un esprit différent, pour ne pas dire un sentiment opposé, entre les officiers de la guerre et ceux du commerce. Chaque corps avait ses mérites propres. Mais parce qu'ils servaient les spéculations du trafic et parce qu'ils étaient peu combattifs, les officiers de la navigation marchande ne jouissaient pas de la considération des officiers du roi. Le projet de Sartine fut assez mal accueilli dans la Marine. De leur côté, les officiers marchands avaient eu souvent à se plaindre des officiers du roi qui conservaieñt vis-à-vis d'eux la fierté de leur origine et une trop haute opinion de leurs mérites personnels. Des heurts se produisaient forcément entre ces deux classes de marins. Durant la guerre de Succession d'Autriche, un incident grave se produisit. La cale — sanction infamante, généralement réservée aux matelots insubordonnés, — fut infligée au capitaine d'un navire marchand de Bordeaux, pour ne s'être point tenu suffisamment sous l'escorte de M. de l'Estenduère. Une direction sévère était indispensable dans les convois, et d'autant plus nécessaire que les capitaines marchands se pliaient mal à la discipline militaire. Le commandant de l'escorte avait toujours les plus grandes difficultés pour maintenir la navigation en

196. Lettre du ministre Sartine à M. de la Villehelo, commissaire du port et arsenaux de Nantes, 8 avril 1778 (C 664).

ordre serré et empêcher les écarts de la flotte convoyée. La cale était prévue contre les capitaines délinquants et « sans aucune considération de personne ». L'Estendière voulut faire un exemple. Non seulement Jean Beau, le capitaine délinquant, subit « l'ignominie et le déshonneur » de la cale, mais sur son bâtiment, le commandant de l'escorte fit hisser un pavillon qui marquait la honte d'un manquement aux ordres.

Ce fut, chez les armateurs et leurs subalternes, un soulèvement d'indignation contre les commandants des vaisseaux du roi. « La plupart de nos capitaines sont nos enfants, nos parents, nos proches — écrivaient au Ministre les représentants du commerce de Bordeaux — nous craignons pour eux le même opprobre... Qu'il ne soit plus permis aux officiers de Sa Majesté de déshonorer, par une injustice, et de leur propre autorité, un honnête homme » (Lettre du 4 janvier 1746). Le roi avait prescrit qu'avant toute condamnation, l'officier coupable d'un manquement devait avoir la faculté d'être entendu afin de pouvoir présenter des justifications ; procédure qui n'avait point été respectée. Un autre Mémoire, émanant de Nantes, réclamait que le ministre ait à tenir compte, dans l'avenir, du témoignage du Commerce pour être informé de la manière dont les commandants d'escorte s'acquittaient de leur mission : « Ils seraient ainsi plus attentifs à se rendre utiles au commerce et en auraient moins de mépris. Nos capitaines, la plupart enfants de famille, seraient moins exposés à leurs hauteurs indiscrettes » (18 mars 1745).

Le commandant des Herbiers de l'Estendière répondit aux protestations en faisant ressortir « le malheur » des officiers du roi chargés d'escorter des flottes dont la majeure partie des capitaines manœuvraient de façon à faire croire que leur souci était de se faire prendre ¹⁹⁷.

Pour trouver des équipages qui acceptassent de risquer leur vie contre les maladies, les périls de la mer, les révoltes noires, les attaques des pirates ou des Anglais, il fallait que le principal moteur de l'activité humaine, le profit, fût mis en jeu. Le matelot n'est pas, à cet égard, d'une nature différente de l'armateur et du producteur colonial.

La solde mensuelle des matelots, des novices et des mousses est en rapport avec leur âge et avec leurs aptitudes ; elle monte, pour les voyages d'Afrique, à près du double de la solde accordée pour les voyages en droiture aux Iles.

Quant aux avantages offerts aux officiers majors, au commandant de l'expédition surtout, ils ressortent à chaque page des comptes fournis aux associés de l'armement.

Outre ses gages de 150 à 200 livres par mois, pour les voyages d'Afrique, l'usage est établi de donner au capitaine une commission, soit en argent des Iles — un pourcentage, par exemple, de 5 % sur le montant de la vente des captifs ou un fixe par tête vendue, — soit en nature — si l'armement lui abandonne quelques nègres dont il tire parti de son mieux.

Sur le produit net des retours, il est alloué au capitaine entre 4 et 7 %. D'autres profits entrent en ligne : le remboursement de tous les frais de séjour aux Iles, une commission — généralement 2 % — sur le recouvrement des créances consenties aux acheteurs de noirs, autre commission de 5 % sur la récupération de piastres... etc.

Les officiers subalternes ont un fixe sur le nombre des esclaves vendus, ou bien le droit d'embarquer à Nantes une pacotille afin de traiter, pour leur compte personnel, un nègre ou une certaine quantité de sucre.

Le taux des commissions est variable et diffère suivant la générosité de l'armateur, l'importance du navire, la valeur du personnel.

Ainsi de l'*Alexandrine*, qui a traité 517 noirs, en 1785, le capitaine Brisson touche 15 livres par tête sur les 356 vendus à Saint-Domingue (155 étaient décédés et 6 étaient en port-permis) — le premier lieutenant et le chirurgien ont 10 l. par tête, — le deuxième lieutenant 6 l., — le second chirurgien 1,10 l. Ici, le capitaine, seulement du fait de la vente des noirs et du produit de la cargaison de retour, reçut 12.572 l. En outre ses gages, pour dix-sept mois et demi, avaient monté à environ 3.500 l.

Du *Saint-François*, expédié par Deguer en 1771, le capitaine, à raison de 40 l. par tête d'esclave, se fait la jolie somme de 16.960 l. — Le capitaine en second a 10 l. par tête, le premier lieutenant 8 l., le deuxième lieutenant 3 l., le chirurgien 7 l. Au compte de l'armement : 28.752 l. de commissions de ce fait, pour 424 captifs vendus. Le même armateur accorde aux officiers du *Jean-Baptiste* 19 nègres et 4 négrillons de port-permis¹⁹⁸.

Ces arrangements faisaient, au départ, l'objet d'une convention écrite et en règle, dont nous connaissons les termes grâce à l'historien de la campagne de l'*Africain*¹⁹⁹. Le commandant de ce dernier bâtiment, outre 5 % sur la vente de la cargaison humaine, a la faculté de choisir un négrillon de 10 à 12 ans pour son service personnel qu'il pourra vendre à Saint-Domingue. Le deuxième capitaine et le premier lieutenant toucheront l'un 14 l., l'autre 10 l. par tête de noir et, « par forme de présent », un nègre en partage entre eux deux. Le second lieutenant, sans doute très jeune, devra se contenter d'embarquer pour son compte de quoi traiter un nègre.

Les commandants des expéditions en droiture aux Iles reçoivent à l'aller 2 p % de commission, sur les passages, le fret, et la cargaison de l'armateur.

¹⁹⁸. Deguer.

¹⁹⁹. P. Rinchon.

De sorte qu'un dosage de profits est ménagé sur toutes les opérations entrant dans les fonctions du capitaine, afin d'inciter celui-ci à y porter ses soins en servant ses intérêts personnels autant que ceux de l'armement. « On peut affirmer qu'un officier négrier, bon marin et bon commerçant, s'il échappe aux naufrages, aux pirates, au scorbut et à la fièvre, et s'il n'est pas massacré par les captifs, devient riche après une vingtaine d'années et une dizaine de voyages. » Telle est l'opinion du P. Rinchon, qui ajoute, avec justesse : « Par contre, les bénéfices des actionnaires d'un navire négrier sont fort aléatoires. »

Il fallait que le profit des expéditions négrières fût considérable pour que celles-ci pussent subvenir aux charges écrasantes qui les grevaient et au bénéfice attendu par les actionnaires.

On ne peut parler de confort pour l'équipage et l'état-major sur les navires de traite africaine ; cependant, on constate que ces bâtiments, généralement avec un gaillard avant et un gaillard arrière — du moins à partir du milieu du siècle — offraient plus de commodités aux officiers que les bâtiments des autres nations. La table de l'état-major présentait un bien-être apprécié de ceux qui pouvaient y prendre place. Joseph Mosneron, dans ses souvenirs de voyages en Guinée, observe : « Notre caractère national se plaît dans l'aisance, mais ce luxe nuit à la prospérité du commerce qui se trouve ainsi induit dans de grandes dépenses pour les tables. Nos ponts sont couverts de volailles et bestiaux. Tandis que les marins du Nord se nourrissent de viandes salées. » Mosneron ne fait pas allusion uniquement à la table du capitaine.

La pacotille ou port-permis, dont il a été question ici dans différentes circonstances, était composée d'articles destinés à être vendus en détail et ne payant aucun frais de transport. Sa pratique donna lieu à des abus. Les bénéficiaires de cette faveur sont d'ailleurs d'autant plus tentés

d'en abuser qu'ils approchent de plus près l'armateur et sont, le plus souvent, ses employés, ses associés ou ses obligés, jusqu'à ce qu'enfin elle fût l'objet d'une interdiction. La concession de pacotille à titre gracieux supprimée, ce genre de trafic persista par l'entremise des officiers du bord qui, pour leur compte personnel ou pour le compte de parents, faisaient des chargements clandestins et ainsi une concurrence déloyale au commerce des armateurs. Non seulement, la pacotille détournait le consignataire de sa véritable mission mais les marchandises provenant de ce fait prenaient la place exclusive du fret payant. « Faire la pacotille, en termes de marine, consistait à embarquer clandestinement des marchandises, sans la permission et au détriment de l'armement. »

L'Ordonnance de la Marine de 1681, traitant de l'engagement des hommes de mer, porte que les matelots ne pourront charger aucune marchandise pour leur compte personnel sans en payer le fret, à moins qu'il n'en soit fait mention dans leur engagement. Ce qui prouve qu'en ce temps, les officiers du bord n'étaient pas les seuls à pratiquer la pacotille. Le roi, en outre, dut intervenir le 9 juin 1710, pour faire défense à tous les membres des équipages, et encore aux directeurs et employés de la Compagnie Royale de Saint-Domingue, d'embarquer des marchandises qui ne seraient pas pour le compte de ladite Compagnie, et sans s'astreindre à payer le fret. Cet arrêt semble avoir été inspiré par un procès retentissant à La Rochelle. Des négociants de cette ville prétendaient ne pouvoir obtenir les comptes de marchandises qu'ils avaient confiées aux officiers marinières de l'*Atlas*.

Sur cette question, les différends ne manquèrent point entre les armateurs et le personnel navigant. Joachim Descaseaux, en armant l'*Hermione* pour un voyage « aux découvertes », à titre de gratification, et « pour les engager à s'acquitter de leur devoir avec plus de zèle », avait permis

aux officiers du vaisseau de charger pour leur compte « une certaine pacotille ». Au retour de l'*Hermione*, en septembre 1713, on découvrit que les bénéficiaires de la faveur de l'armateur avaient donné à celle-ci une telle extension qu'ils avaient réalisé plus d'un million avec les 400.000 livres de marchandises emportées en leur nom. Joachim Descaseaux se fâcha, adressa une requête au roi qui déclara en son Conseil que tout ce qui avait été embarqué par l'état-major et l'équipage serait réputé faire partie du fonds de l'armement (26 mars 1714). S'il n'était réagi contre de si fâcheuses coutumes, leur conséquence pourrait être la ruine des négociants. L'année de cette décision du Conseil, un autre armateur de Nantes, bien connu aussi, Mathurin Joubert, avait constitué de ses propres deniers la cargaison de traite de l'*Espérance* et, « afin qu'il ne fit point de commerce pour son compte », avait porté les gages du capitaine Kerliviou de 100 l. par mois à 150 l. Malgré l'accord intervenu, Kerliviou trouva le moyen, pour son compte personnel, de négocier 26 noirs que Joubert estima à 11.300 l. La procédure de cette affaire durait encore dix ans plus tard. Elle se compliquait de la mort du capitaine, survenue avant son retour à Paimbœuf et des prétentions de l'armateur qui réclamait, à l'exemple de Descaseaux, que les nègres de pacotille participeraient aux pertes et profits de l'armement²⁰⁰.

A l'encontre de toutes prescriptions de défense, la fraude des officiers du bord, surtout à l'introduction des noirs aux Iles, persista. C'est jusqu'à 20 et 25 captifs en sur-nombre qu'on relève de ce fait sur certains navires et qui sont introduits à l'insu de certains armateurs²⁰¹. Cependant, il ne faut pas trop s'étonner de cet état de choses, lorsqu'on trouve d'autres armateurs qui, pour s'éviter de payer leurs officiers un prix convenable, persistent eux

200. Pacotilles : C 672, 740.

201. Etat des navires expédiés de Nantes pour Guinée de 1763 à 1767 (C 740).

aussi dans de déplorables errements. « Je vous donne, à l'aller, le fret gratis des marchandises que vous aurez chargées pour votre compte — écrivait G. Richard au commandant du *Georges* — et au retour celui d'un tonneau de deux milliers de sucre »²⁰².

On ne mettra pas en doute le préjudice que causait à l'armement la contrebande du personnel navigant, sous le contrôle d'officiers majors qui, à vrai dire, étaient les maîtres à bord. A l'appui de notre assertion, nous citerons encore l'exemple de la déloyauté d'Aymé Dumontet auquel, en octobre 1760, la Compagnie des Indes donna le commandement du *Vilvaull*, de 450 t., armé à Bordeaux et destiné à l'Île de France pour y porter des munitions de guerre et diverses marchandises. Dumontet, dénué de tout scrupule, ne devait pas être à son coup d'essai, car il se montra peu embarrassé du choix des moyens pour se constituer une véritable cargaison. Non content d'aménager, à bord, des écoutilles secrètes, de dissimuler des marchandises dans les soutes à poudre et à biscuits, dans le magasin à vivres du capitaine... etc., il fait jeter une partie de la provision d'eau potable (48 barriques) pour y substituer de l'eau-de-vie. Et comme ses marchandises étaient encombrantes puisqu'elles occupaient un tiers de la cargaison normale de l'armement, Dumontet laissa tout bonnement à terre 17.000 biscuits, 220 caisses de soufre, toute la poudre de guerre qu'il avait mission de porter à l'Île de France, sans parler de la poudre pour l'artillerie du bord. Tout l'équipage devait être soudoyé.

Dumontet attendait pour son compte des marchandises de Hollande et laissa passer ainsi les vents favorables. Ce fut sa perte. Deux délégués commis par la Compagnie des Indes voulurent se rendre compte du retard inexplicable du *Vilvaull* et arrivèrent à Bordeaux. Dumontet avait sa police, il leva l'ancre et fila à l'improviste.

202. Famille Richard.

Le *Vilvaull* était déjà en vue du large, à hauteur de Pauillac, lorsqu'il fut rejoint par les commissaires qui mirent les objets de la pacotille sous scellés. Dumontet ne se tint pas pour pris. Sous les yeux des commissaires, il débarqua ses marchandises et, une fois à terre, parvint à soustraire sa personne et ses biens aux représentants de la Compagnie²⁰³.

203. C 673.

IV

PROFITS DE L'ARMEMENT

Familles d'armateurs.

Les profits entre la Métropole et les Iles sont restés très variables, la traite noire offrant les gains les plus constants et les plus avantageux. — Malgré la prudence reconnue des Nantais, le commerce essuya des revers. — La plupart des armateurs sont partis d'une modeste origine et venus de diverses provinces du royaume. — Les fortunes acquises et l'usage fait de celles-ci. — Puissance du commerce de la Fosse. Les négociants maritimes au Consulat et à la Communauté de ville. — Recherche de privilèges et de terres. — La ville de Nantes principalement bénéficia du grand mouvement colonial de l'armement au XVIII^e siècle.

Après avoir constaté les efforts faits durant tout le XVIII^e siècle pour exploiter les richesses des Iles d'Amérique, il convient de nous demander quel fut le profit de l'armement et des familles qui ont été le soutien du commerce maritime de Nantes.

A vrai dire, bien que nous ayons pénétré assez profondément dans les opérations du trafic avec les Iles, nous ne saurions répondre exactement à cette question, faute de documentation assez complète. D'ailleurs, d'une période de quelques années à une autre, les résultats ont varié très sensiblement sous l'influence de la concurrence étrangère, de la surproduction, de l'ouverture ou de la fermeture des routes maritimes.

Afin de chiffrer les pertes et les bénéfices, il faudrait connaître pour une expédition, pour plusieurs expéditions, — en même temps que les frais de mise dehors et de désarmement, — la liquidation des cargaisons, tant d'aller que de retour. Comme il a déjà été expliqué, le règlement de vente des cargaisons s'échelonnait sur plusieurs années.

Nous ne pouvons, à l'heure actuelle, que nous en tenir à des déductions, à des conjectures.

Des documents que conserve la Chambre de commerce, il ne ressort, pour éclairer ce point intéressant, aucun trait de lumière, pas la moindre précision pour fonder une opinion d'ensemble. Les archives qui constituent ce fonds important ne donnent que l'écho de déceptions et de plaintes individuelles ou collectives. En prêtant l'oreille à ces voix d'outre-tombe on croirait qu'il n'y eût, dans le trafic maritime, que pertes, désastres, et que bien rares furent les trafiquants qui purent s'en tirer avantageusement. Cependant, en y prêtant beaucoup d'attention, on saisit des révélations contraires fort instructives.

Incontestablement, la période la plus intéressante pour le commerce français a été celle qui s'est écoulée entre le traité d'Utrecht (1713) et la guerre de Succession d'Autriche (1741). Les Iles étaient en plein développement ; les envois de France se négociaient avec autant de facilité qu'étaient recherchées, sur les marchés de la métropole, les denrées coloniales ; la concurrence étrangère ne se pratiquait encore qu'avec dissimulation et retenue. Nantes avait la première place dans le trafic négrier et les échanges avec les Iles ; Bordeaux, Le Havre, La Rochelle, Marseille ne se placèrent en compétition réelle avec le port de la Loire que dans la suite. Sur les quais de ce beau fleuve s'entassaient avec abondance les sucres, les indigos, les cafés, les cotons, les bois, les morfils... Les négociants de l'Europe et de l'intérieur du royaume venaient s'y approvisionner des marchandises de l'Amérique et de l'Orient ;

car, même après 1733, date du transfert du marché des Indes à Lorient, une grande partie des ventes se fit encore à Nantes.

Dans la seconde moitié du siècle, il fallut saisir la fortune entre deux guerres, réparer rapidement les ruines causées par celles-ci dans l'armement, de crainte de se laisser devancer par les autres ports du royaume, et se lancer à toutes voiles sur les mers pour essayer de supplanter des trafiquants accourus, en l'absence des Français, des rives de la Nouvelle Angleterre et des îles anglaises voisines. D'un côté de l'Atlantique comme de l'autre, les marchés se trouvaient engorgés, le fret était avili. L'importation des îles s'accrut du fait de l'augmentation des trafiquants maritimes, mais les profits diminuèrent rapidement.

Même au cours de la longue époque de paix et de prospérité que nous appelons la première époque, il y eut une période de grave dépression. Vigneu, secrétaire du Commerce à Nantes, répondait, le 30 janvier 1732, aux membres du Conseil royal de Commerce, qui s'inquiétaient de la situation du port de la Loire : « Tout brillant qu'il paraît, ce commerce (d'Amérique) a néanmoins ruiné ceux qui l'ont entrepris depuis quelques années. » Le bœuf salé d'Irlande, acheté à Nantes pour les colonies, donne à la vente 50 % de profit, mais celui-ci se trouve absorbé par le coût trop élevé des retours et leur mévente en Europe (de 1.000 l. t. de bœuf, on ne retire que 984 l. t. en sucres). Les achats aux manufactures du royaume ne sont pas meilleurs (du troc de 1.000 l. de toiles de Laval, il ne revient que 746 l. en sucres). « Peu de marchandises françaises se vendent à 50 % de bénéfice et peu d'occasions s'offrent à vendre le sucre au prix coûtant des îles ». Vigneu conclut que, compte tenu des frais d'armement et de désarmement, « il y a plus de 50 % à perdre dans le commerce d'Amérique ».

Certaines toiles se négociaient à la Martinique à 100 % de bénéfice et cependant celui-ci se trouve complète-

ment absorbé à Nantes, toujours par la différence des cours entre les pays d'achat et de vente²⁰⁴.

Des faillites et banqueroutes s'ensuivirent, les expéditions diminuèrent de moitié et la Martinique fut presque abandonnée.

De 1732 à 1735, on assista aux faillites du s^r Blain des Cormiers, propriétaire du *Maurepas*, qui eut les scellés sur sa demeure et ses meubles vendus, — d'Etienne Marcorrelles, qui dut sacrifier ses trois navires (son passif était de 588.903 l. contre 330.870 l. d'effets), — du s^r Duchemin-Barberie, dont les meubles et deux navires furent mis à l'encan, — de Beaulieu-Beloteau, propriétaire à Saint-Sébastien et à Nantes, Adrien Van Voorn, Souhygaray, Michel Le Lasseur, Augustin Boudro, Joseph Toché, Eturmy, François Vallery, Jean Cazin, la veuve Bourdon, Pierre Brec... tous négociants de la Fosse ou de la Chézine. Encore faut-il ajouter à cette liste deux commerçants du quartier Richebourg : Berthault l'aîné et Gabriel Martin qui, sans aucun doute, étaient des raffineurs²⁰⁵.

A une date antérieure (1716), nous avons noté la faillite de Jean-Baptiste Le Masne, originaire d'Orléans, marchand bourgeois à la Fosse.

Le roi voulut connaître les raisons qui avaient pu provoquer de telles défaillances commerciales. Sur son ordre, les juges et consuls condensèrent en un Mémoire les causes auxquelles ils attribuaient les faillites survenues à Nantes de 1713 à 1733.

Parmi ces causes, il faut placer tout d'abord l'arrêt du 30 septembre 1713 qui diminua de 30 % la valeur numéraire des espèces d'or et d'argent — sa répercussion sur le marché intérieur et extérieur fut considérable, cela se conçoit, — ensuite le discrédit, en 1720, du billet de banque qui causa la perte de bien des fortunes en enrichissant les crédateurs au profit des débiteurs.

204. C. 699-700.

205. C. 645.

Dans un autre ordre d'idées, la concurrence étrangère aux Iles avait porté un coup non moins fatal aux Nantais dont le négoce s'exerçait pour ainsi dire sur le seul terrain des colonies. Des circonstances fâcheuses auraient pu être évitées avec un peu plus de bienveillant intérêt de la part des pouvoirs publics. C'est en 1727 que tous les cacaoyers périrent à la Martinique où les Nantais possédaient la majorité du commerce. La culture du café vint s'établir sur la ruine des plantations de cacaoyers et cette plante réussit si promptement qu'en 1732, on escomptait dans l'île une récolte de 20.000 quintaux. Colons et trafiquants s'en réjouissaient ; il manquait toutefois l'ouverture du marché français à cette facile et riche production. L'entrepôt dans le royaume n'en fut autorisé qu'au milieu de cette dernière année. Mais, entre temps, les colons avaient trouvé eux-mêmes un débouché en livrant les cafés, et par extension leurs plus beaux sucres, aux Anglais et Hollandais des îles voisines. En retour, les habitants rapportaient des vivres et des marchandises manufacturées d'origine anglaise et hollandaise ²⁰⁶.

Poussés à des expédients pour maintenir leur commerce, des négociants ont emprunté à la grosse aventure de la mer des sommes considérables sous le spécieux prétexte de faire de nouveaux armements. En réalité, ils employaient ces ressources à payer des dettes. Ces emprunts réitérés, en ruinant leur crédit, les conduisirent à la faillite ²⁰⁷.

Au cours de la seconde époque, en pleine guerre de Sept Ans, alors que normalement, par suite de la rareté des transports, les denrées coloniales auraient dû être très recherchées, du moins pour la consommation du royaume, en septembre 1759, une barrique de sucre de dix quintaux, achetée aux Iles 10 livres le quintal, vaut à Nantes, tous frais distraits, 128 l. 13 s. En 1762, mille livres pesant de

²⁰⁶. C. 645.

²⁰⁷. C. 645.

sucres terrés, valant au départ de Saint-Domingue 300 l., sont estimées à Nantes 800 l. de France ; mais le fret, la prime d'entrée et les autres frais déduits, il reste au trafiquant 325 l. net. « Ainsi le capital de Saint-Domingue ne rapporte que 8 1/3 pour cent » ²⁰⁸.

Plus tard, au temps de la correspondance Deguer et Chaurand, il n'est question, en ce qui concerne les échanges entre la France et les Iles, que de déceptions : « Les retours restent invendus... les sucres sont au plus bas... bien des denrées ne paient pas les frais... nous sommes consternés des pertes... on risque 60 % de perte sur les sucres... etc. » Tel est le sentiment général de la correspondance au lendemain des guerres de Sept Ans et d'Amérique. L'extension laissée à la compétition étrangère a fait son œuvre, les marchés d'Europe sont largement pourvus de productions coloniales et celles-ci ne s'écoulent qu'avec modération sur le marché intérieur.

Cependant, dans cette atmosphère déprimante des ports, les expéditions au long cours continuent. Parfois se produisent des notes plus encourageantes qui laissent espérer une reprise — au moins passagère — des sucres, des cotons ou des cafés.

Peut-être ne nous sommes-nous pas suffisamment étendu sur les assurances qui, en temps de paix, pouvaient se calculer à 3 ou 4 % de la valeur du navire et de la cargaison, mais qui, durant certaines hostilités, montèrent à 50 et 60 %. Quant aux droits fiscaux, ils ne firent que croître progressivement durant tout le siècle, tant aux colonies qu'à l'entrée du royaume.

Sauf des périodes exceptionnelles auxquelles nous avons déjà fait allusion au cours de cette étude, on peut dire qu'en tous temps, malgré de nombreux obstacles semés sur sa route, la traite noire a conservé une grande attrac-

²⁰⁸. C. 734. Rappelons que, normalement, la valeur monétaire des Iles d'Amérique s'échangeait à 33 1/3 % au-dessous de la monnaie de France.

tion. Sans apporter d'ailleurs aucune preuve, certains auteurs, se répétant, ont estimé le bénéfice net des négriers à 50 % ; d'autres ont pris à la lettre les circulaires des trafiquants-armateurs qui, pour recruter des associés, annoncent 100 % de profits. Ici également les profits ont énormément varié et ils restaient en dépendance des productions chargées au retour des Iles.

« La traite des noirs, observe Vigneu en 1739, indemnise les commerçants des pertes qu'ils subissent dans le trafic en droiture des colonies. » Cette opinion peut être érigée en thèse générale pour les années déficientes du commerce entre les colonies et la métropole.

La différence entre le prix d'achat des esclaves sur la côte d'Afrique et leur vente aux Iles justifie les plus belles perspectives. En 1775, la cargaison noire du *Trois-Maries* est vendue 880.000 l., tandis que la mise dehors du navire a coûté 203.000 l. argent de France et, cependant, l'armateur se plaint que l'expédition suivante de ce navire a coûté presque autant qu'il a rapporté à son premier voyage. L'*Eoliane* vend pour 530.000 l. de captifs, et cependant son voyage sera en perte. L'*Africain*, pour sa campagne négrière, rapporte 187.554 l. ; mais il faut déduire de ce chiffre les assurances, salaires, frais et droits de toutes sortes (1768).

Deguer apprend qu'à Nantes on trouve assez aisément des contrats à la grosse pour la Guinée, parce qu'ils offrent aux souscripteurs des espérances sérieuses de 28 à 30 % (septembre 1764). La même année, parlant de la *Jeune-Reine*, un petit négrier en armement pour l'Afrique, et s'adressant à un correspondant d'Orléans qui semble désirer y prendre intérêt, il espère décider celui-ci en escomptant un bénéfice de 50 %.

Nous devons au P. Rinchon les précisions sur les dernières expéditions négrières des Chaurand. De septembre 1782 à avril 1787, ces armateurs ont armé onze négriers.

Les frais de ces onze voyages se sont montés à 2.943.000 l., tandis que les rentrées — jusqu'en 1792 du moins — ont été de 3.041.000 l.²⁰⁹. Vraisemblablement, bien des débiteurs ne s'étaient pas encore acquittés en 1792. Cependant, il faut constater que cinq ans après le départ de la dernière expédition, les armateurs étaient seulement rentrés dans les fonds engagés. Il n'y a donc pas lieu d'être surpris de les entendre dire : « Nos négriers n'ont pas fait de brillantes affaires... Nous ne faisons que nous tirer sur la *Brune* qui devait nous donner des bénéfices immenses... Sur la *Rose*, nous nous attendons à une perte de 50 % ». Après une vente au Cap de 340.000 l., ce dernier navire s'était échoué en Loire.

Quoi qu'il en soit, le commerce des esclaves est reconnu comme le plus avantageux. Lorsque les affaires sont mauvaises, en désespoir de cause, les armateurs se « jettent » dans les expéditions négrières comme sur la dernière planche de salut. Ils considèrent alors que les voyages d'Afrique sont les seuls à pouvoir rapporter.

Ce n'est pas à dire que les opérations elles-mêmes de la vente sur d'autres articles n'offrent pas, à certaines périodes, de copieux intérêts. Nous avons des exemples de cargaisons de France (matériaux de construction, feuillards, bœuf d'Irlande, toiles...) vendues à 100 % aux Iles. La morue était aussi d'un joli profit. Dans une requête de 1743, un gentilhomme du Canada, Pierre Daillebout de Saint-Villemée, fait valoir devant l'Amiral de France que la morue de Louisbourg, achetée 12 l. le quintal, est vendue 100 l. à la Martinique. Par ailleurs, la spéculation de sa cargaison de retour lui aurait procuré 100 % de bénéfice²¹⁰.

²⁰⁹. Correspondance privée.

²¹⁰. C 688. Le *Georges*, à G. Richard emporte, en 1774, une cargaison de clous, carreaux, briques, ardoises, feuillards, bœuf d'Irlande... d'une valeur de 3.768 l., qui est vendue à Saint-Domingue, 7.519 l. Chaurand de Lepinay, en 1777, vend aux colonies pour 1550 l., des pièces de mouchoirs qui lui ont coûté en France 687 l. A l'encontre, on peut citer une cargaison de toiles à

Les trafiquants maritimes trouvèrent de gros avantages à produire eux-mêmes les sucres et cafés, c'est pourquoi un si grand nombre acquirent des habitations à Saint-Domingue.

Des armateurs plus navigateurs que trafiquants se contentent d'exploiter le fret qui leur procure des avantages plus modestes, mais plus réguliers. La meilleure chance pour ceux-ci est de consentir des affrètements au roi en période d'hostilités ouvertes.

Plus communément, les armateurs font flèche de tous les moyens de gain : cargaison à leurs risques, fret pour consignataires, passagers, change sur les piastres espagnoles recueillies à Saint-Domingue.

L'*Alexandre*, aux Chaurand, est rentré de Port-au-Prince à Mindin le 7 mai 1787 et le capitaine présente au crédit de son compte : 73.646 l. pour le fret de divers consignataires, 36.756 l. pour la vente de 26 barriques de café, 3.846 l. pour passagers. Au total : 120.726 l. d'actif. — Par contre, 45.733 l. de frais, de commissions, de désarmement, ajoutés à la mise dehors, balancent le compte. Il est vrai que la cargaison de retour en café ne figure qu'en partie au compte et n'était pas soldée. — Le 17 novembre, l'*Alexandre* repart pour la même destination à Saint-Domingue avec une mise dehors de 68.481 l. Sa cargaison, de 32.316 l., est vendue à la colonie 63.829 l. On y voit figurer 14.000 l. de fret et 17.500 l. pour des passagers, à l'aller et au retour. La cargaison de France est remployée en sucres, café et piastres dont nous ne connaissons pas le produit net.

Nous possédons un grand nombre de renseignements fragmentaires sur les opérations des expéditions ; il nous manque la liquidation des ventes et enfin le solde de ces expéditions.

robes, de pierres, carreaux, briques... vendue avec seulement 30 % de bénéfice en 1767 (Rinchon). Les rendements de France à l'Amérique sont très variables au cours du siècle.

« La hardiesse et l'ambition sont nécessaires dans le commerce, mais il faut les bien conduire »²¹¹. Ce sont ces qualités qui ont porté les armateurs de Saint-Malo' aux vastes projets de navigation dans les mers du Sud et sur les côtes de l'Amérique espagnole, ainsi que les habitants de Nantes aux entreprises de la côte de Guinée.

La prudence n'est pas moins indispensable pour réussir sans compromettre l'avenir et sa réputation. Les trafiquants nantais se sont fait remarquer par cette vertu qui enseigne les moyens de parvenir à ses fins en évitant les trop gros risques. On ne peut non plus leur reprocher de s'être fait remarquer par des dépenses déraisonnables et une affectation déplacée de luxe. Ils ont plutôt vécu avec épargne et simplicité.

Certainement, très rares furent les ports français qui eurent, au cours d'un siècle de grande activité commerciale, à déplorer si peu d'échecs, malgré tant de guerres et aussi des vicissitudes de fortune aux colonies. La ruine des cacaoyers à la Martinique entraîna de grosses pertes pour les Nantais, les planteurs étant leurs débiteurs de « sommes considérables. »

Cependant, en 1742, le nombre des commerçants faillis à Nantes nécessita un arrêt du roi qui interdit à ceux-ci l'entrée de la Bourse aux heures où les négociants de la ville s'assemblaient pour traiter de leurs affaires. On mentionne, entre autres, à cette époque, les banqueroutes du sieur Trois-Henrys, propriétaire de la *Fidélité*, et d'André Cropp, qui avait fondé une maison à Saint-Domingue²¹².

On conserve encore le souvenir des revers du sieur Tessier, victime de cruels caprices du sort. Après avoir acquis par son travail une fortune assez importante, Tessier, appelé parfois Tessier de Chézine, a vu celle-ci s'anéantir d'un coup, durant la guerre d'Indépendance américaine,

211. Mémoire de 1732. C 645.

212. F 1291. C 646.

en y perdant huit navires richement chargés et un corsaire, le *Marquis-d'Aubelterre*, frégate neuve, armée de 22 canons, capturée à la première sortie. Tessier eut le courage et la dignité de refuser l'aide généreuse de ses amis qui, par solidarité dans l'armement, lui offraient leur assistance. Grâce aux retours des fonds qu'il avait aux Iles, l'infortuné trafiquant parvint à désintéresser tous ses créanciers et à se libérer de ses engagements. Tessier pouvait espérer se relever, lui et sa nombreuse famille, lorsqu'un nouveau malheur vint le frapper avec la ruine d'un navire suédois qu'il avait affrété, comme correspondant de Vanseghen, Devriès et Cie d'Ostende, pour faire le voyage des Iles ²¹³.

L'étude du commerce des sucres et de l'industrie sucrière à Nantes reste à faire, du moins à publier, car nous connaissons un érudit de l'île Feydeau qui en possède toute la documentation. Les armateurs vendaient dans la place cette denrée coloniale, soit en la négociant directement pour les besoins du royaume, soit en l'entreposant pour l'exportation à l'étranger. Il ne semble pas qu'ils aient pris part à ses traitements industriels. Bien leur en prit, d'ailleurs ; car, à l'encontre de l'opinion commune aujourd'hui — fondée sans doute sur la prospérité de quelques raffineries postérieures à cette époque — le raffinage, au cours du XVIII^e siècle, a été plutôt une source de mécomptes que de richesses. Hors de conteste, Nantes s'est enrichi avec les sucres, mais surtout, croyons-nous, au moyen de la réexportation en Angleterre, Hollande et autres pays du Nord, plutôt que sur le marché intérieur approvisionné régulièrement par une dizaine de ports français.

C'est par leur effort personnel que la majorité des négociants maritimes sont parvenus aux moyens d'armer pour l'Amérique et à la fortune. Presque tous sont partis d'une

²¹³. C 672.

modeste origine et beaucoup auraient pu évoquer des débuts aussi simples que ceux de Mosneron-Dupin, qui rapporte que son aïeul paternel fut un capitaine de barque. « Ses fils furent marins. Il ne leur donna d'autre éducation que celle relative à cet état. Mon père — dit Mosneron — pouvait à peine se tenir sur ses jambes qu'il s'embarqua sur une chaloupe de pêche, continuant ce pénible métier jusqu'à l'âge de neuf ans. Mon ayeul le prit alors avec lui pour le cabotage des côtes, navigation dure et périlleuse qu'il continua jusqu'à sa quatorzième année. » Rien ne forme plus un marin, ne l'endurcit davantage à la fatigue que de braver les éléments et les tempêtes de Bayonne à Dunkerque. Les côtes couvertes d'écueils exigent une très grande expérience et la connaissance approfondie des ports où souvent le gros temps oblige les navigateurs à se réfugier.

Les gains du petit cabotage étaient peu encourageants. « Mon père, — continue Mosneron, — cherchant un moyen plus sûr d'acquérir des ressources, s'établit à Nantes où il fut de suite employé pour les voyages des colonies. Son activité, sa probité, ses connaissances pratiques le firent distinguer. Il franchit en peu de temps les postes subalternes et parvint à 22 ans au grade de capitaine marchand ». Marié à 34 ans, le capitaine au long cours de la ligne de la Martinique quitta la mer, l'année suivante, pour se donner aux armements. A cette époque, sa fortune était restreinte puisque, personnellement, il ne disposait que de 18.000 l. et sa femme ne lui avait apporté que 10.000 l. en dot. Des capitalistes lui firent des avances et s'intéressèrent à ses entreprises. Il était ordinairement fondé pour les 2/3 ou les 3/4 dans la propriété des navires qu'il expédiait. Lorsqu'il décéda en 1773, 37 ans après être entré dans l'armement, sa fortune s'élevait à plus de 800.000 l.

« Mon ayeul maternel qui se nommait Pitault — poursuit encore Mosneron — était d'Hennebont. A peine sorti de

l'enfance, il s'embarqua, comme volontaire, sur un vaisseau de ligne, et devint chirurgien adjoint. Son père, qui faisait par mer le commerce des grains de Basse-Bretagne, envoya ses deux fils à Saint-Pierre de la Martinique avec quelques avances pour travailler. Les deux jeunes gens s'y fixèrent en créant chacun des maisons de commerce considérables. L'un et l'autre épousèrent des filles d'habitants. » Les progénitures nombreuses étaient de règle. Avec chacun douze enfants, les Pitault essaimèrent à la Martinique, tandis qu'à Nantes le premier armateur Mosneron-Dupin comptait cinq garçons et huit filles.

Lorsque, jusqu'ici, il a été question de trafiquants *nantais*, nous avons entendu opposer ce terme à celui de trafiquants inscrits dans d'autres ports français ou de nationalité étrangère, sans nous soucier de l'ancienneté de leur résidence à Nantes. Il est nécessaire cependant d'observer que, dans le milieu de l'armement de Nantes, les familles d'ancienne extraction nantaise sont en grande minorité.

La plupart des trafiquants maritimes du port de la Loire y sont arrivés de diverses provinces françaises, au cours des xvii^e et xviii^e siècles, et ont fait souche à Nantes après s'y être mariés. Si les Deguer, Bouteiller, Joubert du Collet, Piou, Berthault, Libault, Michel de Grilleau, Bouchaud de la Foresterie, Paimparay, Arnous, Richard, Rozée, Cadou, Tessier, Chaucéaulme, sont indiscutablement de Nantes ou du pays nantais ; les autres trafiquants ont été attirés à Nantes d'autres points de la Bretagne et de bien au delà des limites de la Province. Les de Seigne sont d'origine helvétique ; les Montaudouin et Grou sont venus de Paris ; les Trois-Henrys sont de Bordeaux, les Vallery du Rouergue, les Cropp du Lyonnais, les Perissel de l'Auvergne, les Le Lasseur et Ozenne de Normandie, les Delaire et Mosneron de la Vendée. Le Mans a donné naissance aux Plumard de Rieux, Château-

du-Loir aux Bourgault-Ducoudray, Thouars aux de la Ville, La Flèche aux Chancerel, Rennes aux Ballan, Dinan aux Portier de Lantimo et aux Menard, Saint-Brieuc aux Espivent de la Villeboisnet ; Corlay, petite localité seigneuriale du diocèse de Saint-Brieuc, aux Danyel de Kervegan. Ce sont là des familles terriennes dont l'implantation à Nantes s'explique malaisément, tandis que d'autres arrivées semblent plus naturelles.

Nantes est en commerce suivi avec les provinces que dessert la Loire. Certains bourgeois-négociants de l'Orléanais trouvèrent sans doute bon d'aller eux-mêmes quérir en Amérique les sucres qui étaient raffinés à Orléans. Les de Luynes, Le Masne, Berthrand, Foucault, Thiercelin, Jogues, n'eurent qu'à descendre le fleuve en coche d'eau pour prendre un intérêt effectif dans l'armement. L'Anjou est encore plus proche que l'Orléanais et a, de tout temps, mêlé sa vie à celle du comté nantais. Nous en voyons venir, à Nantes, les Drouin, Budan, Beloteau de Beaulieu, Le Jeune, Peltier-Dudoyer.

Les relations par mer, assez fréquentes avec Bayonne et le pays basque, entraînent les Descazeaux, Souhigarray, Darquistade, Berrouette, Larralde et Darrèche. De la Provence même, sont originaires les Lieutaud de Troisville, Marcorelles et Chaurand. Saint-Domingue apporta son contingent à l'armement de Nantes, avec les Guillon et les Gruel.

Les registres paroissiaux conservent trace de l'établissement à Nantes des simples marchands ou artisans, petits négociants, ou notables bourgeois, que nous venons de citer et qui, par la suite, devaient laisser leur nom à l'armement des long-courriers d'Amérique²¹⁴.

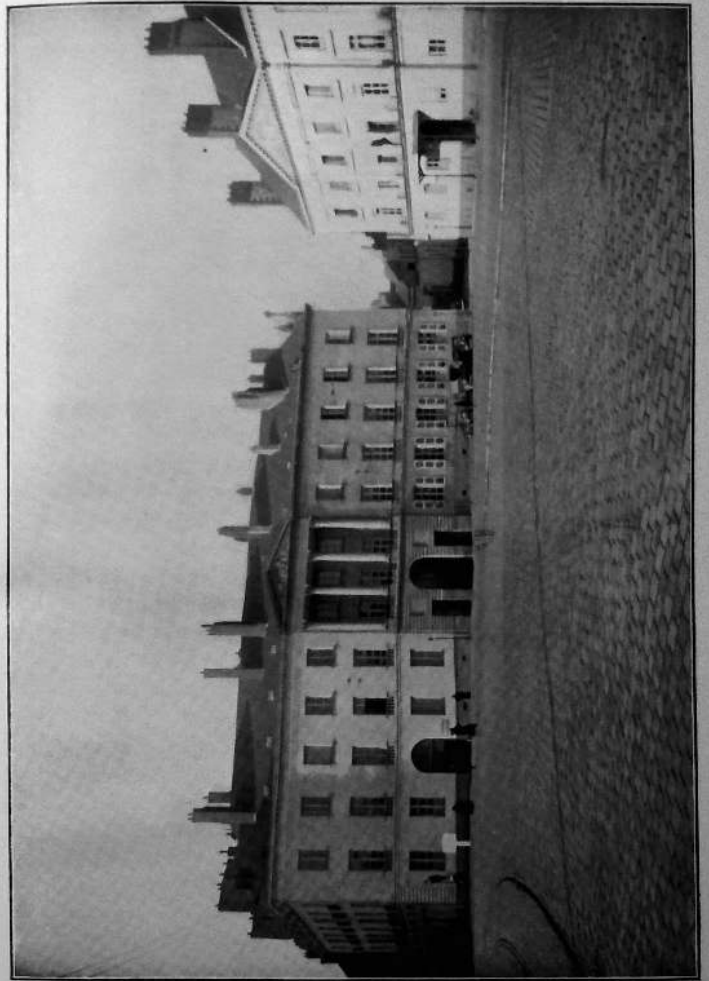
²¹⁴. Grâce à l'obligeance de notre ami, M. Paul de Freslon, qui a eu le courageux mérite pour l'histoire des familles d'étudier les registres paroissiaux de Nantes, nous avons pu fournir ici des renseignements très utiles sur l'origine, les alliances et la filiation des armateurs. Qu'il reçoive l'expression de toute notre reconnaissance.

Depuis les prohibitions du protectionnisme, les trafiquants de nationalité étrangère avaient été écartés de l'armement français. Les « habitués à Nantes » qui voulurent se maintenir durent solliciter leur naturalisation.

De fait — à part les Irlandais passés en France à la suite de Jacques II — on ne trouve dans le trafic maritime que les Hollandais d'origine : Vanasse, Van Hamel et son consort Van Herzeel, Van Voorn, Van Schoonhoven, et les Flamands d'Havelooze, Deurbroucq et de Wisch.

Les émigrants irlandais avaient débarqué, disait-on, sur nos côtes avec beaucoup plus d'esprit et de science des affaires que de ressources pécuniaires. En Irlande, comme d'ailleurs en Angleterre, le commerce ne dérogeait pas à la noblesse ; c'est ainsi qu'en soutenant leurs prétentions, ils purent, à Saint-Malo et à Nantes, s'adonner au trafic. Ils se montrèrent, en tous cas, très habiles et réussirent, souvent en moins d'une génération, à prendre rang parmi les armateurs les plus estimés. Les Mac Nemara, rencontrés au début du xviii^e siècle, quittèrent assez tôt le port de la Loire pour aller à Saint-Domingue servir dans la marine royale ; mais les Walsh, Joyes, Clarke, O'Schiell, O'Riordan, Browne, Luker, White, Sarsfield, Stapleton, Lincoln, restèrent plus fidèles à Nantes.

Aucun nom irlandais ne revient aussi souvent dans les annales de l'armement nantais que celui des Wailsh ou Walsh. Ils paraissent cependant avoir appartenu plutôt au type des négociants malouins qu'à ceux de Nantes, formant une sorte de consortium avec des établissements à Saint-Malo, Nantes, Morlaix, Cadix, dirigés par différentes branches de leur famille qui s'allient souvent entre elles. Vers le milieu du xviii^e siècle, la fortune semble faite et les Walsh ne font plus directement de négoce. Ils sont alors possesseurs de vastes plantations à Saint-Domingue et de plusieurs seigneuries en France dont la plus connue est couronnée par le splendide château de Serrant.



Nantes. — Place Louis XVI. — Hôtel Montaudouin et partie de l'Hôtel d'Aulh.

Antoine-Vincent Walsh acquit un certain renom en passant en Ecosse, sur un de ses navires, le Prétendant Charles-Edouard (1774).

A la suite de ce trait de dévouement, il fut créé, par le Prétendant, comte et pair d'Irlande. De son mariage, à Nantes, avec Marie O'Schiell, Antoine eut un fils, Jean-Baptiste, qui épouse sa cousine germaine Walsh de Serant, et une fille, Marie-Anne, qui prit comme mari, dans la chapelle de la Placelière — propriété des Grou en Châteaueu-Thébaud — Antoine Walsh de Chassenon.

Nantes ne vit pas des fortunes commerciales comparables à celles de certains trafiquants de Saint-Malo : les Danycaën, les Magon, les Locquet de Granville, les Perrée de la Villestreux... qui trouvèrent, en Extrême-Orient et dans l'Amérique du Sud, des sources de profits énormes. L'action méthodique, la constance dans le travail de deux ou trois générations, les opérations multipliées aux Iles et leur extension à différentes places d'Europe, servirent plus sûrement le port de la Loire que la chance des entreprises hasardeuses²¹⁵.

Le plus fastueux hôtel de l'Ile Gloriette est dû au Hollandais Deurbroucq et c'est un Malouin qui, en face, édifia la plus belle demeure de l'Ile Feydeau.

L'immense fortune de Joachim Descazeaux du Hallay, qui fut député de Nantes au Conseil royal de Commerce de 1700 à 1702, avait été acquise, dans le commerce des Indes et du Mexique.

Au milieu du xviii^e siècle, les Montaudouin, les Michel, les Luynes, les Walsh, les Bouteiller, les Espivent de la Villeboisnet, passaient pour les familles de négociants

²¹⁵ Le père de Nicolas de la Villestreux, d'origine malouine, revenait du Pérou et du Chili après trois années d'absence sur son navire le *Comte de la Bédoyère* chargé de pépites d'or et d'argent, de piastres, de laine, et de sucre, lorsqu'il apprit aux Açores que la France et l'Espagne étaient en guerre contre l'Angleterre alliée à la Hollande. Il prit un navire hollandais et l'amena à la Corogne. Sa campagne et sa part de butin s'éleva à 1.260.000 l. t. (de la Villestreux : *Les Filibustiers aux Antilles*. Paris, Champion, 1930).

maritimes les plus fortunées ; plus tard, on cite, pour leur fortune, la veuve Grou, les Drouin, Chaurand, Perrée de la Villestreux, Portier de Lantimo, Berthrand de Cœuvre, Luker, Le Roulx des Ridellières.

Joachim Descazeaux (1667-1732), marié à Françoise Sarsfield, n'a pas laissé de postérité. Le nom s'est perpétué dans la descendance d'un frère qui ne semble pas s'être livré au commerce qui nous occupe.

Durant plus d'un siècle, les Montaudouin restèrent fidèles au grand trafic, tant par terre que par mer, à commencer par la pêche à la morue. On trouve leur nom à la tête de toutes les initiatives, dans toutes les représentations et les assemblées de commerce de Nantes.

Partis d'une modeste extraction, les Montaudouin se sont élevés très rapidement.

Le premier connu à Nantes est surnommé dans son acte de décès, paroisse Saint-Nicolas, « Jean de Paris » (1^{er} juin 1644). Ce Jean Montaudouin avait épousé, même paroisse, une Nantaise, Fleurye Boutreux, qui laissa onze enfants.

Pierre Montaudouin (1641-1691), « marchand à la Fosse », jette les bases de la fortune à laquelle parvinrent ses descendants. Il s'allie à Isabelle Bureau, nom bien nantais aussi, dont sont issus le fameux René (1673-1731) et Thomas, auteur de la branche cadette des sieurs de Launay et de la Touche.

Un écrivain contemporain, l'abbé d'Expilly, dit que René Montaudouin « fut un des plus célèbres négociants de l'Europe et qui contribua à procurer de grandes richesses au royaume ». Les navires de René Montaudouin ont sillonné les océans, car il a armé pour le continent nord-américain, les Indes Espagnoles, les Iles françaises et l'Afrique. On rapporte qu'un chef indigène nord-américain, pressenti sur les avantages que lui procurerait une

alliance avec le roi des Français, aurait répondu qu'une seule alliance lui importait, celle de Montaudouin.

Thomas, dit de Launay, frère de René, devint également un habile et riche négociant ; nous l'avons rencontré à plusieurs reprises. Plusieurs de ses fils continuèrent les traditions de famille, mais Daniel-René et Jean-Gabriel alièrent le goût des lettres et des sciences à leurs dispositions naturelles pour le négoce. Le premier séjourna longtemps en Angleterre et en Hollande ; il a laissé des travaux de jurisprudence commerciale. Le second s'est spécialisé dans l'économie sociale et politique, s'intéressant même à l'agriculture. En conséquence d'un Mémoire rédigé par Jean-Gabriel, les Etats de 1757 fondèrent une *Société d'Agriculture, de Commerce et des Arts*, représentée dans les villes principales de Bretagne. Les deux frères furent membres correspondants de l'Académie des Sciences de Paris et imprimèrent un grand progrès au commerce maritime.

Les Montaudouin avaient-ils d'anciennes attaches dans l'Orléanais, ou bien est-ce l'influence posthume de Marie Berthrand, épouse de René, issue de riches négociants de cette province, qui exerça une action dans la circonstance ? Plusieurs de leurs représentants se fixèrent dans l'Orléanais. Cependant, les Montaudouin firent preuve dans le trafic de Nantes, d'une constance rare et digne d'éloge. Ils soutinrent leur rang sur cette place jusqu'au jour où la Révolution arrêta le commerce du port.

Les Nantais y répondirent par leur inaltérable confiance, attestée, à toutes les générations, par des charges électives au consulat et à la communauté de Ville. En 1730, proposant René Montaudouin pour la première magistrature, la communauté relatait ainsi les qualités de celui-ci : « Conseiller secrétaire du Roy, ancien échevin, et la plus ferme colonne du commerce de cette ville, connu, dans

tout le royaume et chez tous les étrangers, pour le bien infini que ses différentes entreprises, toujours conduites avec sagesse et exécutées avec succès, ont procuré depuis trente ans à l'Etat en général et à cette ville en particulier ; d'un génie étendu, toujours bien intentionné, et un des sujets du Roy qui ont travaillé le plus utilement pour le bien de son service »²¹⁶. Bien que, dans la circonstance, le trafiquant fut supplanté à la mairie par le lieutenant du présidial de la ville, ces louanges restent les plus flatteuses pour clore une carrière, pleine d'activité, comme celle de René Montaudouin. Ce célèbre armateur nantais mourait, encore jeune, quelques mois plus tard.

Le bas quartier de la Fosse conserve le nom de Montaudouin à une ruelle obscure qui date de l'aménagement des quais de la Loire, tandis que sur les hauteurs de la cathédrale, la dernière demeure des Montaudouin atteste encore la puissance de la famille qui a le plus contribué au développement du commerce de Nantes. L'hôtel Montaudouin, au centre du quartier aristocratique, ferme une des perspectives de la place Louis XVI et impose sa majestueuse façade, agrémentée d'une vaste loggia à colonnes, au souvenir des générations modernes. Tout proche, se voit le superbe hôtel d'Ault, édifié avec les ressources du commerce local, puisque le constructeur avait épousé une Perrée de la Villevreux, mais surtout avec les gros profits de Saint-Domingue rapportés par un membre de cette famille, de noblesse poitevine.

La demeure des Montaudouin abrite de nos jours l'ancienne « *Chambre de Littérature* » dont se flattaient de faire partie, en 1777, les membres du haut commerce, ainsi que le maire de la ville, et qui est devenue le « *Cercle Louis XVI* ». L'autre cercle de la société nantaise, dit des « *Beaux-Arts* », tire son origine de la « *Société de Com-*

²¹⁶, Nicollère-Teljeiro : *Loire dorée de l'Hôtel de Ville de Nantes*. 1873.

merce et des Arts », inspirée par Jean-Gabriel Montaudouin²¹⁷.

La ville de Nantes ne bénéficia pas seulement des biens acquis par les exploitants du port, mais elle recueillit les richesses de colons qui, de préférence à Paris ou Versailles, vinrent y résider. Dans le même quartier des « *Cours* », si bien ordonné par les constructions du milieu et de la fin du XVIII^e siècle, on retrouve la trace d'un jeune Nantais, Benjamin Poydras, parti, très modeste, pour la Louisiane et qui en revint avec une vingtaine de millions. Ses héritiers purent acheter la jolie résidence seigneuriale de la Gascherie dont le domaine avait été érigé jadis en marquisat, en faveur des Charette.

La famille Michel de Grilleau est, avec celle des Montaudouin, la plus marquante du haut commerce nantais. Contrairement à beaucoup de familles commerçantes, elle appartient, dès le début du XVI^e siècle, à la haute bourgeoisie de Nantes.

Au XVII^e siècle, elle a pour chef Gabriel Michel s^r de Grilleau, paroisse de Chanlenay (1635-1687). Il est « *marchand à la Fosse* », banquier, juge-consul. Françoise d'Espinose lui donne deux fils qui font souche de deux branches distinctes.

La cadette, représentée par Jean-Michel, conseiller du roi, député de la nation française à Bilbao, chevalier de Saint-Michel, se marie à Orléans (1742) où sa postérité se fixe pour y commercer.

La branche aînée s'attache davantage à Nantes, puisque Gabriel-Augustin, chevalier s^r de Tharon, consul, sous-maire de Nantes, y contracte alliance avec Suzanne

²¹⁷, L'hôtel Montaudouin de la place Louis XVI est passé à la marquise de Martel née Montaudouin, qui y décéda en 1827. L'hôtel d'Ault, dû au talent de Céneray, est occupé aujourd'hui par le Corps d'armée. Si l'on voulait marquer davantage l'empreinte du commerce dans ce quartier de l'ancienne ville, on citerait en bonne place le bel hôtel Le Lasseur et l'hôtel du chevalier de Belleisle, mari de Françoise de Montaudouin, sœur de la marquise de Martel.

Arnous, l'an 1778. La cérémonie religieuse, célébrée en la chapelle de la Madeleine « sur les ponts », fut empreinte des sentiments d'un deuil récent, du fait que François-Augustin, père du contractant, ancien consul et secrétaire du roi, veuf de Julie Perrée de la Villestreux, était décédé dans son hôtel de l'île Feydeau, trois mois auparavant.

Au début du xviii^e siècle, la situation des Michel était déjà considérable. Gabriel Michel sg^r de Doulon — père de François-Augustin — né sous le signe de la fortune en 1702, rechercha les honneurs et les titres ; il est, tour à tour, directeur de la Compagnie des Indes, trésorier général des fortifications et de l'artillerie de France, anobli par lettres royales, et finit par se fixer à Paris où ses filles firent de brillantes alliances. Il avait été précédé dans la capitale par un frère de son père, Jacques Michel, qui exerçait les fonctions de banquier. Ce dernier était en rapport d'affaires avec un de ses frères, Gabriel, commerçant à Amsterdam. A cette époque, les trafiquants de Nantes faisaient venir de Hollande la plus grande partie des marchandises nécessaires à la traite sur la côte d'Afrique. Gabriel Michel mourut à Amsterdam en 1717, mais fidèle à sa ville natale, son corps — suivant ses dernières volontés — fut ramené à Nantes.

Le nom d'Augustin de Luynes, sg^r de la Bouffetière (en Ligné), revient longuement dans les registres d'armement parce qu'il y représente deux générations successives. Bien qu'Orléanais de naissance et marié à Vitré — à Renée Guillet de la Brosse — le père conquiert rapidement ses quartiers de noblesse à la Fosse. On le trouve consul en 1727, puis juge-consul, qualifié d'audiencier à la Chancellerie de Bretagne. Le fils (1714-1779), par son alliance avec une famille créole fort riche et bien apparentée, se trouva avantageusement placé pour les échanges entre la métropole et les Iles. Cependant l'importante fortune constituée par cet armateur fut gravement atteinte

après sa mort. La succession d'un fils, — Jean-B. de Luynes — ouverte à Saint-Domingue en 1788, révéla un très fort passif. Les exécuteurs testamentaires laissèrent 50.000 livres de rente à ses héritiers, pour leur entretien ; tout le reste — plusieurs habitations à Saint-Domingue entre autres — fut liquidé pour désintéresser les créanciers. Honoré et Pierre-Louis Chaurand, beaux-frères du défunt, pour avoir généreusement obligé la famille, se trouvaient engagés dans cette liquidation pour plus d'un million.

Les Espivent de la Villeboisnet se sont consacrés aux expéditions maritimes durant deux générations, celles d'Antoine (1680-1761) et de Pierre-Antoine (1719-1786). Celui-ci, par son mariage, entra dans la famille Montlaudouin.

Les Drouin sont sortis de la haute bourgeoisie de Chinon. René, marié à Nantes en 1706 à Françoise Budan, débuta dans le commerce maritime que son fils, Louis, développa en construisant une des plus belles flottes du port de la Loire. Deux des filles de ce dernier épousèrent des Bouteiller.

Les Arnous qui, avec les Drouin, ont eu le plus de navires, se sont élevés par leurs propres mérites au rang des meilleurs armateurs de Nantes. Nicolas Arnous, né en 1719, est le plus connu dans le négoce maritime. Un de ses puînés mérite une mention pour avoir eu vingt-deux enfants. La Compagnie des Indes attira une branche cadette à Lorient.

Nous avons suffisamment vu les Chaurand, dans les comptes de leur Maison, pour juger de l'importance de leurs spéculations ; Honoré Chaurand, le fondateur de cette entreprise, né au diocèse de Riez, en Provence, était déjà pourvu de moyens sérieux quand il épousa, à Nantes, dans la chapelle Saint-Julien de la Fosse (1748), la fille d'un riche trafiquant, Marie Portier de Lantimo. D'ailleurs, six ans plus tard, Honoré Chaurand est qualifié secrétaire du roi, par conséquent classé dans les rangs du haut com-

merce. Les alliances contractées par ses trois enfants avec les familles de Luynes, Deurbroucq et Libault, lui donnèrent encore davantage de crédit.

Il est exceptionnel qu'un armateur, parvenu à un rang honorable, cherche pour ses enfants des alliances matrimoniales en dehors de son milieu d'affaires. Le haut commerce surtout se tient ainsi en union intime, représentant, à tous points de vue, une force morale. La solidarité économique qui s'imposait à tous les armateurs d'un même port était d'autant plus aisée à ceux-ci, qu'ils étaient, pour ainsi dire, tous prochainement apparentés. Saint-Nicolas est la paroisse par excellence de ce commerce, car celle-ci s'étend à tout le quartier de la Fosse. Si les inhumations ont toujours lieu dans l'église paroissiale, la cérémonie des mariages se déroule le plus souvent dans les chapelles privées de Saint-Julien de la Fosse, de la communauté des Prêtres Irlandais, des Dames du Calvaire, du Sanitat, du Bon-Pasteur, de Saint-Gabriel. L'île Feydeau dépendait de Sainte-Croix, qui avait comme chapelles particulières N.-D. de Bon Secours et la Madeleine.

L'abondance des biens porta plus d'un de ces négociants parvenus au succès de leur entreprise, à faire bénéficier les humbles et la collectivité de leurs concitoyens de leur fortune. La veuve de Joachim Descazeaux, remplie de zèle et de charité pour les pauvres, employa une partie de sa fortune à fonder, en 1734, l'hospice des Incurables d'Angers. On rapporte que René Montaudouin « fut toujours plus touché du bien qu'il procurait aux autres que du sien propre »²¹⁸. Nicolas-Olivier de la Villestreux, fils du constructeur de l'hôtel de l'île Feydeau, voulut disposer, d'une façon permanente, dans ses coffres, de 300.000 l. en espèces, afin de subvenir à ses œuvres de bienfaisance.

Parmi les bienfaiteurs de la ville de Nantes, le nom de Guillaume Grou est resté célèbre pour avoir distribué, par

²¹⁸ Expilly.

disposition testamentaire, plus de 460.000 l. en générosités.

Né en 1700, Guillaume Grou²¹⁹ fut envoyé à l'âge de 18 ans, par son père — Jean-B. Grou, juge-consul et échevin de Nantes — proche Leyden, en Hollande, pour y apprendre la langue du pays si répandue dans le monde colonial. De là, il se rendit à Amsterdam pour s'initier au commerce et il y séjourna plusieurs années. Sans doute, il navigua à son tour, pour compléter son initiation aux affaires.

En janvier 1741, Guillaume Grou, qualifié d'écuyer, conseiller secrétaire du roi, maison et couronne de France, et domicilié à la Fosse, épousait, paroisse de Saint-Nicolas, Anne O'Shiell.

Au contrat, le futur avait déclaré apporter, outre sa charge de secrétaire du roi, « divers effets tant en France, à l'étranger, à la mer, qu'aux Iles de l'Amérique », montant en tout à un million de livres, gagné par lui dans le commerce. D'autre part, en avancement de droits successifs, Luc O'Shiell donnait à sa fille, sur les biens de sa mère, Agnès Vanasse, 10.000 l. de meubles et 90.000 l. comptes en louis d'or et écus²²⁰.

Cette union fut suivie, quelques années plus tard, du mariage de Luc O'Shiell, frère d'Anne, qui s'alliait à Marie Clarke, fille d'une O'Riordan. Luc O'Shiell, à la suite du décès de son père, était devenu chef de la famille et de la maison de commerce. « Outre ses biens fonds en argent, marchandises, crédits, intérêts de navires et autres effets de commerce », il fait état d'une somme de 250.000 l. lui tenant de propre. Le sieur Clarke consent à sa fille 80.000 l. en monnaie courante, imputable sur la succession

²¹⁹ Il convient de ne pas confondre les Grou, venus de Paris, avec les Grou riches négociants de Saint-Malo, dont une branche se fixa à Nantes au XVIII^e siècle.

²²⁰ Familles Grou et O'Shiell : archives du général de Gouville.

maternelle et lui reconnaît un legs de 20.000 l. fait par un oncle.

Ces deux contrats sont encore une preuve de la considération et de la situation avantageuse acquises par les descendants des Irlandais qui, en 1689, se réfugièrent en France et s'adonnèrent au trafic maritime aux côtés des négociants nantais.

L'émigrant O'Shiell laissa en outre des filles qui s'allièrent à deux autres Irlandais d'origine, un Stapleton et un Walsh.

Nous n'entrerons pas plus avant dans les réunions occasionnées par ces mariages. Les signataires cependant sont intéressants à rencontrer : on croit assister à des assemblées restreintes de commerce.

Dans les milieux fortunés, les dots données par les négociants étaient couramment de 100.000 l., exceptionnellement et au plus, de 200.000 l., servies en capital ou en rente annuelle. C'est un beau denier pour ceux qui savent estimer la livre tournois à la valeur de cette époque. Souvenons-nous aussi de la série, presque incroyable pour nous, des enfants dans certaines familles et par conséquent de la division des fortunes. Le père associait les fils à son entreprise ou bien leur avançait sur le patrimoine les ressources pour débiter dans les affaires.

A l'âge de 74 ans, Guillaume Grou décède sans postérité, laissant, de ses propres, une fortune de 1.400.000 l. qui ne rappelait que de loin le « petit patrimoine » recueilli de ses père et mère. Malgré la valeur de ce document, il serait trop long de voir par le détail son testament avec la nomenclature des 33 legs charitables ou fondations pieuses, faites dans les limites du tiers dont la coutume lui donnait le droit de disposer. Les pauvres des différentes paroisses où il a résidé — ceux même de Noordwyk Binnen et d'Amsterdam ne sont pas oubliés — les personnes à son

service ou gagées par lui, les parents dans le besoin, les couvents de Nantes, les établissements d'instruction des Frères de la Doctrine Chrétienne et des Sœurs Grises, les maisons hospitalières du Bon Pasteur et des Incuvables, les mendiants des églises et faubourgs de la ville... bénéficient de la répartition.

Ce qui, cependant, tint le plus à cœur à Guillaume Grou — sans doute parce qu'il ne put avoir de postérité — ce fut de protéger l'enfance privée de l'appui de parents. Il laissa 200.000 l. pour créer un établissement destiné à recueillir les orphelins et les bâtards sortant de nourrice, œuvre qu'il jugeait « absolument nécessaire »²²¹. A l'Hôpital Général, ou Sanitat, qui acceptait ces enfants après l'âge de dix ans, il léguait une somme pour des « hardes » à leur usage.

On pourrait apporter d'autres témoignages des sentiments humanitaires des trafiquants nantais, tirés de leur journal de dépenses ou de leurs dernières volontés.

Nous nous sommes arrêté plus longuement sur l'armateur Grou, parce qu'il est représentatif de la formation et de l'esprit du négociant au milieu du xviii^e siècle, qui, ayant franchi l'étape la plus pénible, a fait habilement fructifier le modeste patrimoine paternel.

Ce négociant maritime de la deuxième ou troisième étape va dans les places du commerce international, en Espagne, en Angleterre, en Hollande, ou plus au nord, à Hambourg, faire des séjours, parfois de plusieurs années, pour y gagner des relations personnelles, y fonder au besoin une représentation, acquérir en même temps les connaissances pratiques les plus utiles ; toutes choses devant servir à l'écoulement des produits coloniaux venant à Nantes et à l'achat des marchandises indispensables aux cargaisons dont la France est dépourvue.

²²¹. L'établissement fondé par Grou est à l'origine de la Maison Saint-Joseph, actuellement rue des Orphelins.

Le séjour aux Iles, il va sans dire, n'était pas moins nécessaire afin de se rendre compte des besoins immédiats de celles-ci, prendre le contact avec les agents directs ou les maisons intermédiaires, poursuivre les créances, surveiller les plantations de l'armateur lui-même.

Nous trouvons même chez Guillaume Grou ce penchant très marqué de nos armateurs pour la construction d'édifices privés, peut-être dans le sentiment que ceux-ci — comme leurs œuvres charitables — leur survivraient et prolongeraient leur souvenir. Grou construisit la belle maison de campagne de la Placelière, en Château-Thébaud, l'hôtel de la Petite Hollande, faisant l'angle de la rue Kervégan, et le très riche immeuble, quai de la Fosse, occupé de nos jours par le service des Douanes, dû au célèbre architecte Ceineray. Notons l'intérêt que Grou porta, jusque sur son lit de mort, à ce dernier immeuble : « Je veux, disait-il, que la maison et les magasins que je fais construire à la Fosse soient achevés avec toutes les décorations et l'agrément que mérite un édifice de cette conséquence, et que les sommes nécessaires jusqu'à sa perfection et décoration pleine et entière, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, soient assurées par mon épouse et mes héritiers ». Le défunt eut entière satisfaction, car, incontestablement, l'hôtel des Douanes reste un des plus beaux ornements de la Fosse.

A la suite de cet aperçu sur la situation acquise des armateurs, avec un de nos amis les plus érudits, nous concluons volontiers que, d'une façon générale, on a beaucoup exagéré les fortunes faites à Nantes et même à Saint-Malo. Elles paraissent considérables par comparaison à celles des vieilles familles du pays, et surtout parce qu'elles comprenaient de l'argent liquide qui manquait cruellement aux gentilshommes terriens²²².

²²² Il eût été intéressant de se faire une idée des fortunes que nous venons d'évoquer, en les évaluant en valeur monétaire de nos jours, mais le rapprochement de la valeur de la livre tournois du petit franc dévalué de 1999 ne peut répondre à aucune réalité.

Au cours de cette étude, nous avons vu le tribunal consulaire constamment à l'œuvre, du moins dans la représentation du commerce de Nantes, la protection de ses intérêts et la défense de ceux-ci vis-à-vis des pouvoirs constitués.

Le corps consulaire fut composé jusqu'en 1722 d'un juge et deux consuls élus par l'assemblée des anciens consuls et des commerçants les plus notables convoqués par le maire de la ville. A partir de cette date, les consuls furent portés au nombre de quatre.

Nantes resta, durant tout le XVIII^e siècle, réfractaire à la création d'une Chambre de commerce ; ce sont ici les juges-consuls qui exercent les fonctions confiées à cette Chambre dans les autres ports du royaume. Au point de vue judiciaire, le rôle du tribunal consulaire était surtout d'arbitrage dans les contestations commerciales, tandis que les matières civiles et criminelles, les événements de mer, étaient réservés à l'Amirauté.

Les juges-consuls étaient des personnages importants. Dans les cérémonies, ils jouissaient de droits de préséance. Ils siégèrent à l'Hôtel de Ville jusqu'à ce que le lieu de leurs réunions fût transféré à la Bourse, en 1754.

Autour du Consulat se groupa une élite de bourgeois-négociants d'où ont émergé de bonne heure les commerçants maritimes qui eurent assez vite fait d'évincer du corps consulaire les marchands de la ville. On ne pouvait s'étonner que l'entrée au Consulat fût acquise de préférence aux hommes plus instruits, dont l'étendue des affaires et les aptitudes particulières signalaient naturellement à l'attention et à l'estime publiques. Toutefois, ceux-ci se montrèrent jaloux de leur influence et trop exclusifs. « Le commerce de la Fosse était devenu une véritable puissance », cherchant au Consulat à égaler, ou surpasser même, le pouvoir du bureau de ville. Les idées d'indépendance des juges-consuls trouvèrent dans la commu-

nauté de ville une résistance jusqu'à ce qu'enfin les représentants du haut commerce se fussent définitivement imposés au conseil communal. Ces hommes, qui avaient fait et faisaient la prospérité de la ville, ne pouvaient rester à l'écart de l'administration de la cité.

De fait, le consulat conduisait à l'échevinage. On peut le constater dans la liste des juges-consuls de Nantes fournie par Renoul²²³.

Les plus notables armateurs furent tour à tour élus par leurs confrères au consulat et c'est dans le corps des anciens juges et consuls que la ville choisit un grand nombre de ses échevins. Plusieurs même furent élus à la première magistrature. Pour le XVIII^e siècle, le même auteur note soixante-dix anciens consuls devenus échevins et donne, comme maires de Nantes, les armateurs ou anciens armateurs : Augustin de Luynes en 1727, René Darquistade en 1735 et 1740, Léonard Joubert du Collet en 1762 et 1766, François Libault de Beaulieu en 1763, Pierre de la Ville en 1772 et 1774, Pierre Richard de la Pervanchère en 1787, Christophe Danyel de Kervégan en 1789, 1790 et 1797.

Nantes faisait partie des grandes villes qui anoblissaient le titulaire du premier office communal²²⁴.

La haute distinction dont ils étaient ainsi l'objet de la part de leurs concitoyens servait l'amour-propre des trafiquants maritimes et l'ambition qu'ils avaient de s'élever au-dessus de leur classe d'origine. De tout temps, les richesses ont donné naissance à des sentiments de cette nature, les négociants maritimes n'en furent pas exempts ; ils recherchèrent les honneurs et plusieurs briguèrent leur entrée dans la noblesse.

²²³ Renoul.

²²⁴ Pour les XVI^e et XVII^e siècles, Renoul donne plusieurs maires de Nantes sortis du corps des juges-consuls : Georges Drouet en 1564, Robert Poulain de Gevre, 1576; Michel Lorient, 1577; Antoine Gravoil, 1583; Jean Frumbeau, 1585; Jacques de Marques de la Branchoire, 1596; Jacques Bourgues de la Jaunay, 1647; François Lorio du Mesnil, 1666; Louis Mesnard, 1682. — Ajoutons qu'un Berronette, de la famille des armateurs, devint maire au XVIII^e s.

Colbert, avec cette connaissance exacte du gouvernement des hommes, fit appel à la bienveillance du roi pour ménager considérations et faveurs au profit des classes s'adonnant au commerce. Il savait, d'ailleurs, que chez nos voisins, en Angleterre et aux Pays-Bas, la prospérité du commerce avait été grandement influencée par l'estime et les égards que trouvaient près du Pouvoir ceux qui s'y livraient. Une nation ne peut arriver à cette prospérité que si ses trafiquants forment une aristocratie commerciale, une classe où se transmettent par tradition, d'une génération à l'autre, la fortune et l'expérience acquises.

Plusieurs écrivains se firent les avocats de cette cause. Seras, qui a le meilleur jugement en la matière, voulait qu'on anoblît le commerce, en tant que carrière, à la quatrième génération ; ou, tout au moins, que le petit-fils soit déclaré noble, « à charge de continuer le commerce »²²⁵. Malgré des prescriptions contraires, l'idée de dérogeance était indéradicable.

Les efforts tentés par le roi, en vue d'entraîner la noblesse française vers les professions commerciales, spécialement maritimes, étaient restés vains. C'est à peine si, dans la phalange des armateurs de Nantes, on parvient à rencontrer le nom d'une ou deux familles de gentils-hommes : les Luynes et les Espivent de la Villeboisnet.

Il s'imposait d'augmenter le prestige du commerce et d'apporter les encouragements nécessaires à cette carrière. Louis XIII en fit une voie honorable pour obtenir la noblesse ; Louis XIV et ses successeurs concédèrent également à de gros négociants des lettres de noblesse ; cependant, ces érections en faveur de la classe dont nous nous occupons restaient un privilège trop rare. Nous nous sommes employé à rechercher quels ont été les trafiquants anoblis par lettres royales, et nous en avons relevé fort peu ; citons, au port de la Loire : Descazeaux et Piou, qui

²²⁵ Seras : *Le Commerce ennoblî*. Bruxelles, 1756.

ont été députés de Nantes au Conseil royal de Commerce, Darquistade et Joubert du Collet, maires de Nantes; les enfants de Roland Tiercelin, dont la mort survint avant que la « récompense suprême » pût lui être décernée; Guillaume Paimparay, Pierre-Mathieu Le Termellier, Gabriel Michel de Grilleau, Louis Drouin, tous connus pour avoir pris part au trafic des Iles d'Amérique et de la côte d'Afrique²²⁶. Levot avance que des lettres de noblesse furent expédiées, en 1773, en faveur d'Anne Montaudouin, veuve de Nicolas Montaudouin, et de son fils René, sg^r de la Clartière²²⁷.

La porte des anoblissements par concession royale étant seulement entr'ouverte, il restait aux représentants du haut commerce, désireux de parvenir aux prérogatives de la classe privilégiée, la ressource d'user de l'acquisition de charges anoblissantes. Dans les provinces et à Paris, certaines charges judiciaires et administratives procuraient la noblesse. Comme celles-ci étaient d'un estimable rapport pour le Trésor, les rois ne dédaignaient pas d'en augmenter le nombre. L'accès du Parlement et de la Chambre des Comptes de Bretagne était interdit aux commerçants; par contre, les chancelleries leur étaient ouvertes avec le titre de « conseiller secrétaire du roi, maison couronne de France et de ses finances » à la Grande Chancellerie, ou simplement de « conseiller secrétaire » aux chancelleries provinciales. Louis XIV, en 1706, reconnaissait le même rang aux deux catégories de secrétaires et accordait l'hérédité des honneurs, privilèges et franchises de la noblesse aux enfants, nés en légitime mariage, de ceux qui auraient exercé l'un de ces offices durant vingt années ou qui seraient décédés en charge. L'anoblissement par provision d'office était une élévation en dignité que beaucoup consi-

²²⁶. Gentilshommes commerçants et commerçants nobles.

²²⁷. Levot: *Bibliographie Bretonne*. Dumoulin, Paris, 1852-7. — Les Mosneron, les Deurbroucq, une branche des Arnous, les Arnous-Rivière, furent anoblis au XIX^e siècle.



Armateur nantais auquel a souri la fortune.

Portrait de Largillière (Musée des Beaux-Arts de Nantes).

dérèrent comme définitive, mais que d'autres voulurent consacrer, dans la suite, par l'obtention de lettres royales.

Il est difficile de dresser un état complet des titulaires de charges anoblissantes. Si l'on entre à l'Assemblée du Commerce, qui se tient, le 17 avril 1757, à l'Hôtel de Ville de Nantes, aux fins d'élire un député au Conseil royal de Commerce, en remplacement de Charles Bouchaud de la Forêsterie, on trouve aux premiers rangs, à la suite du chevalier de la Villeboisnet, une quinzaine de conseillers secrétaires du roi : Amable Perissel, René Budan, Nicolas Mercier, Pierre Rezée, de Luynes père et fils, Jean Montaudouin, Guillaume Grou, Pierre-Michel Portier, Honoré Chaurand, Plumard de Rieux, Ozenne, Pierre de la Villestreux, Lieutault de Troisville, Le Clair, chef de la manufacture de verrerie. Ils sont juges-consuls en charge, ou à titre honoraire, et se qualifient tous écuyers²²⁸.

Disons, en passant, que cette assemblée désigna Bernier de la Richardière comme délégué de Nantes à Paris. Les députés qui, au Conseil royal, avaient précédé Bouchaud (1719) étaient Descazeaux (1700), Laurencin (1702), Piou (1705). Le dernier député du commerce fut Drouet (1771).

Nous avons remarqué par ailleurs comme étant pourvus d'une charge de secrétaire du roi et officiellement qualifiés d'écuyers : René Montaudouin, plusieurs membres de la famille Michel, François Berthrand de Cœuvres, François Lory, François Libault, Dominique Deurbroucq, Georges Richard, Guillaume Bouteiller, Augustin Charet-Clartais, Joseph-Yves d'Acosta, Charles-Jacques Fieffé de Montgey, Charles Le Roux des Ridelhères, Augustin-Olivier du Pavillon, Louis Chaurand du Chaffault, François Deguer, Antoine Walsh, René Darquistade, Arnous, Chancerel et Guillon.

Les Bretons se firent parfois pourvoir à Paris, à Rouen, à Clermont, à Toulouse, car il n'y eut pas assez de charges

²²⁸. C 695.

de secrétaire du roi à la chancellerie de Bretagne pour satisfaire à toutes les demandes de notre province.

Peu de bourgeois-trafiquants témoignèrent de préventions aussi regrettables que Jean Pïou de Saint-Gilles, qui refusa de siéger au Consulat sous prétexte qu'il avait été anobli.

On le voit, la noblesse et les signes extérieurs de la classe privilégiée conservaient aux yeux des commerçants maritimes un prestige assez grand. Quand leur patronymique s'y prête, ils ornent volontiers celui-ci d'une particule — qui cependant n'a jamais eu aucune signification nobiliaire ; — du moins, ils se plaisent à faire suivre ce patronymique d'un nom de terre. Dès qu'ils ont les ressources suffisantes pour acquérir, dans le pays nantais ou ailleurs, une propriété foncière, ils se donnent l'illusion de petits seigneurs d'ancienne race. Quelques-uns, à l'exemple des Walsh, propriétaires de Serrant, Plessis-Macé, et autres lieux, en Anjou, et des Stapleton, acquéreurs de Trève-Cunault, érigé en comté en faveur de Luc-Edmond Stapleton, devinrent de gros seigneurs fonciers. — Cette dernière terre avait été achetée au Prince de Condé, pour la somme de 510.000 l. par Jean Stapleton, le mari d'Agnès O'Shiell, déjà seigneur des Dervalières, en Chantenay. — Les Le Roulx des Ridellières héritent, des Grou, des importantes baronnies de Commequiers et d'Aspremont, en Bas-Poitou. Les Perrée de la Villestreux deviennent propriétaires du marquisat de Courville, en Beauce, tandis que les Montaudouin fixent leur choix sur Cormes et Source dans l'Orléanais.

A la fin du xvii^e siècle déjà, Colbert, en parlant de Saint-Malo, écrivait : « Des maisons et des terres considérables sont possédées aujourd'hui par les bourgeois. Ils les ont achetées des gentilshommes que le mauvais état de leurs affaires avait obligés à vendre. »

Depuis l'origine du régime féodal, la terre était considérée comme la plus solide assise de la fortune ; rien donc de plus naturel que de voir les négociants consolider les bénéfices de leur travail par des acquisitions de biens fonds. Mais, assurément, en devenant terriens, ils s'éloignaient du port et de l'objet de leur commerce.

Sur la fin du régime, des familles de trafiquants — les Perrée de la Villestreux, les Bouchaud de la Foresterie, les Budan, les de la Ville — franchirent avec un titre d'auditeur, maître ou avocat général, le seuil de la Chambre des Comptes qui siégeait à Nantes. Il va sans dire que les privilégiés avaient renoncé à tout commerce et durent se prévaloir d'une noblesse conférée par provision.

La possession de terres, les fonctions sociales, l'anoblissement surtout, devaient produire un effet à l'encontre des désirs du gouvernement royal. Dès lors, le souci de relever le prestige de la profession se doubla, chez le roi, de celui de maintenir dans le négoce les familles commerçantes parvenues à la fortune. Il eut, de ce côté, à lutter contre des préjugés trop fortement ancrés pour être modifiés.

A Nantes, le trafic des Iles d'Amérique n'a guère duré plus de deux à trois générations, et la plupart des familles y sont restées fidèles depuis leur entrée dans l'armement jusqu'en 1793. Cette courte période d'activité n'a pas empêché celles-ci de s'associer aux doléances, formulées à la veille de la Révolution, afin que le commerce fût davantage protégé et « élevé au niveau des classes distinguées de la société »²²⁹.

S'il est incontestable qu'aux Etats provinciaux, une large représentation aurait dû être offerte au commerce, les trafiquants, si préoccupés de distinctions et de prestige, n'étaient-ils pas à même d'observer qu'à Versailles les honneurs dévolus à l'aristocratie couvraient, de la part du

pouvoir central, l'anéantissement d'une classe jadis prépondérante ? Aux armées, les charges des gentilshommes qui s'y consacraient étaient telles qu'ils s'y ruinaient aussi délibérément qu'à la Cour, sans tenir compte de l'impôt du sang dont ils tiraient gloire.

Guerriers et commerçants étaient des serviteurs de la France, utiles à son expansion au delà des frontières ; cependant, sans méconnaître le grand œuvre du commerce au XVIII^e siècle — et nous serions heureux d'avoir réussi à mettre ici en valeur les mérites des armateurs nantais — peut-on soutenir que le trafic maritime n'ait trouvé de récompense réelle que dans les profits personnels ?

Depuis longtemps la bourgeoisie se flattait d'être un des plus solides soutiens de la monarchie ; les souverains l'avaient attesté en appelant de ses représentants dans leurs conseils intimes et les premiers rangs de leur administration. Est-il besoin d'évoquer les plus notoires : Colbert, Louvois, d'Aguesseau, Machault... ?

La fortune, qui avait souri aux uns et qui manquait aux autres, pouvait être un motif de rapprochement, un trait d'union entre deux classes qui affectaient d'être éloignées l'une de l'autre. Gabriel Michel, qui fut un des négociants-armateurs les plus réputés de Nantes, maria l'une de ses filles, Henriette-Françoise, au marquis de Marbœuf, gentilhomme de la chambre du Dauphin, et Gabrielle-Augustine au marquis, puis duc, de Lévis. Les malheureuses femmes eurent à payer chèrement l'honneur de porter ces grands noms, car elles montèrent, toutes deux, à l'échafaud en 1794. Leur nièce, Michel de Tharon, fut plus favorisée du sort en épousant, en émigration, le duc d'Avaray.

D'ailleurs, les alliances entre la noblesse et le commerce nantais n'étaient pas exceptionnelles. René Montaudouin eut comme filles la présidente de Montboucher, la marquise du Plessis de Grénédan, la présidente de Guischardy de Martigné, mariée en secondes noces au comte du Dresnay.

Mademoiselle d'Ault, dont le père a bâti l'hôtel de la place Louis XVI, devint madame Perrée de la Villestreux. Les Lannion d'Arradon n'ont pas dédaigné de s'allier aux Stapleton, les Clinchamp aux Grou, les Charette de Briord aux Portier, les Chasteigner aux Ménard, les Monti aux Deurbroucq, les Broc aux Le Roulx des Ridellières.

A propos d'un projet matrimonial, un correspondant de Gellée de Premjon, ancien maire de Nantes, s'adressait à celui-ci dans les termes suivants qui ne manquent pas de saveur : « Une famille de très bonnes mœurs, quoique de la Cour, m'engage, mon cher stadhouder, à savoir, s'il est vrai que Mademoiselle des Ridellières Le Roux soit un grand parti. Il est question d'un cadet auquel on donne 10.000 livres de rente et auquel on assure 500.000 livres en tout ; les titres, les dignités existent dans la famille. On ne veut pas épouser des financiers, *mais bien des commerçants*. Je vous serai donc très obligé de me dire, si elle est un bon parti pour un homme de la Cour... » (Rennes, 18 avril 1784)²³⁰.

Malgré ses plaintes, il ne semble pas, à la vérité, qu'à Nantes le commerce ait manqué de considération. Sans diminuer le rôle des autres assemblées de la cité, qui remplissaient les fonctions administratives et judiciaires, personne n'eût osé contester l'importance du Général du commerce et les mérites des membres élus au consulat.

Le 23 mai 1777, le Comte d'Artois, frère du roi, arriva à Nantes. Sa présence causa une grande satisfaction aux habitants qui s'empressèrent de le recevoir dignement.

A cette occasion, les négociants du port formèrent une compagnie à cheval de quatre-vingts des leurs, en uniforme vert et cramoisi de dragons. Louis Drouin faisait fonction de commandant et Pierre Cadou de major.

²³⁰. Loire-Inférieure, E 859.

A l'exemple des négociants, les jeunes gens d'autres milieux de la ville composèrent une compagnie de soixante cavaliers en uniforme de cuirassiers, sous le commandement du sieur Giraud, qui d'ailleurs défera aux ordres du commandant des dragons.

A l'arrivée du Prince, route de Vannes, Louis Drouin complimenta celui-ci et le pria d'accepter que les deux détachements lui servissent de gardes du corps pendant son séjour dans l'ancienne capitale du duché. Ce qui fut consenti, sous l'autorité du prince d'Hénin, capitaine des gardes. Ainsi, jusqu'à son départ au pont Rousseau, les deux détachements de cavaliers, leurs chefs chevauchant aux portières de la calèche, escortèrent la personne du Prince.

Le lendemain de son arrivée, Son Altesse se rendit aux chantiers de la Chézine, où elle vit le lancement d'un bâtiment tout mâté, et le soir du même jour lui fut offert, à la Bourse, par la société des négociants, un bal paré. Le frère du roi y dansa plusieurs contredanses jusqu'à quatre heures du matin. La promenade de la Bourse et la place du Port-au-Vin avaient été décorées et illuminées magnifiquement²³¹.

Le commerce avait eu ainsi une large part aux honneurs des deux journées du Prince.

Louis Drouin était alors un des habitants de la Fosse les plus marquants. A Saint-Domingue, où il résida seize années, le quartier de Saint-Marc lui devait sa prospérité. De retour dans sa ville natale, il construisit et arma un nombre important de navires. Ses collègues lui confièrent plusieurs missions près de Sartine et à la Marine, et c'est en gratitude des services rendus à la cause publique que ceux-ci sollicitèrent des lettres de noblesse qui lui furent accordées l'année même du passage du Comte d'Artois. Peut-être, Louis Drouin est-il le seul qui ait bénéficié d'une telle

231. C 689.

marque d'estime de ses concitoyens et Charles Bouteiller, son gendre, eût honoré ce témoignage en respectant, devant les membres du conseil départemental de 1793, le souvenir de la distinction dont avait été l'objet Louis Drouin.

L'escorte faite au Comte d'Artois était inspirée d'autres réceptions antérieures. L'initiative en est toujours laissée à l'Assemblée du commerce que dirigent les armateurs de la Fosse. Louis Drouin avait fait ses débuts le 22 août 1769, en complimentant le duc de Duras, commandant en chef en Bretagne. Trois ans auparavant, le 31 août 1766 est signalé par le passage du duc de Praslin, ministre de la Marine, qui bénéficia d'égards particuliers. Deux détachements sont formés, l'un de 122 négociants ou fils de négociants, l'autre de 70 officiers-majors de la marine marchande. Joubert du Collet, ancien maire et colonel de la milice bourgeoise, en a le commandement, assisté de Bollelet, le plus ancien capitaine de navires. Les uniformes sont chamarrés et brodés d'or, les montures garnies de cocardes, les cavaliers gantés de blanc ; en tête marchent des cors de chasse, hautbois, trompettes et timbaliers. A cette vue, le ministre, plein d'admiration, ordonna à la maréchaussée de se retirer pour laisser la garde de sa personne aux représentants du commerce.

Ces hauts personnages sont généralement logés au château, ancienne résidence des ducs de Bretagne, devenu le siège du gouvernement militaire de la ville. Tandis que les escortes que nous venons de voir se portent à une lieue au-devant des visiteurs, le maire et les échevins les attendent à l'une des portes de la cité²³².

La révolte des noirs de Saint-Domingue fit éprouver des millions de pertes, en livres tournois, aux trafiquants de Nantes, tant en créances, arriérés de toutes natures, qu'en

232. C 689.

propriétés foncières. On estima que quatre-vingt-deux maisons commerciales du port de la Loire perdirent soixante-dix-huit millions, auxquels il convenait d'ajouter quinze millions à divers intéressés dans les bâtiments, pacotilleurs et capitaines ; soit, en définitive, une diminution d'avoir de quatre-vingt-treize millions²³³.

On chercha à indemniser les propriétaires de plantations. Mais l'indemnité se traduisit en réalité par un vingtième de la valeur des domaines perdus, correspondant environ au remboursement d'une année de revenus²³⁴.

Que reste-t-il aujourd'hui des fortunes sauvées de ce naufrage?... Après un siècle, beaucoup de ces familles d'armateurs étaient éteintes ou fondues dans la masse anonyme. Quant aux richesses provenant du commerce d'échange ou de la transformation des denrées coloniales, les descendants des trafiquants du xviii^e siècle n'en ont été les dépositaires qu'un laps de temps plus ou moins court ; elles se sont rapidement évanouies pour passer aux mains de la collectivité. Les événements ont prouvé ici encore que la fortune privée ne constitue pas un trésor durable. Elle est fragile, s'use au bout de quelques générations ; pour se soutenir, elle aurait besoin de se recréer sans cesse par le travail.

Sur l'heure, les bénéfices du commerce sur les côtes lointaines de l'Amérique et de l'Afrique furent considérables pour la métropole et les ouvriers de l'entreprise. Colbert, qui avait discerné cet avenir et y avait dirigé les Nantais, a acquis des droits impérissables à la reconnaissance de la cité.

Mais avait-on jusqu'ici suffisamment mesuré les difficultés qui surgirent, l'initiative qu'il fallut aux hommes de

²³³. Etat dressé en 1802, d'après un document de la Chambre de Commerce (Z) cité par Trefle.

²³⁴. Liquidation de l'indemnité attribuée aux anciens colons de Saint-Domingue, en exécution de la loi du 30 avril 1826 (Bibliothèque Nationale, 6 vol.).

bonne volonté du début de l'œuvre, les risques qu'ils ont courus de la lutte quotidienne contre les éléments et les nations concurrentes ? On s'est laissé éblouir par les succès, en négligeant trop les obstacles rencontrés sur la route, les peines qu'armateurs et navigateurs eurent à surmonter. Le résultat n'a pas été aussi naturel et facile qu'il a paru à beaucoup de contemplateurs du passé. Les qualités d'énergie, de persévérance, de sens commercial, de sacrifice personnel, de solidarité professionnelle que réclama l'entreprise, méritaient notre attention.

Avec le recul du temps, tout compte fait des profits et pertes, la ville et le port de Nantes restent seuls héritiers de la prospérité et du renom qui ont découlé du grand mouvement de l'armement vers les Iles d'Amérique.

APPENDICE

I

Etat des négociants de Nantes, faisant pour eux-mêmes le commerce de la mer, que Sa Majesté a ordonné être dressé par arrêt du Conseil du 23 août 1707, rendu entre le fermier des droits des boissons de la ville de Nantes et les juges consuls et les marchands de la ville, (*Archives Ille-et-Vilaine, C 2600*)²³⁵.

Demeurant sur les Ponts :

Gilles d'Aveloze.
Martines.
Devillers (ou Devissers).
Houllard.
Witten père et fils.
Wans Eschevellins.
René de Beaulieu-Beloteau.

Demeurant quai de l'Hôpital :

Germain Laurencin père et fils.
Robinet.
Vanbereissein.
Strueman.

Demeurant au Vertais :

Stalpart
Buis.
La Veuve Sentach.

Demeurant à la Fosse :

Bertrand fils.
Julien Drouard.
Mathurin Joubert.
M. Descazos.
Blanckenone Robin.
Goujon.
Dubourg.
Gayac.
Jolly.

235. On remarquera que des noms, même notoires, sont ici déformés.

Le Moyec.
 Nicolas Lee.
 Joye.
 Rutlidge.
 Macnemares frères.
 Riedan.
 Dandenac.
 Barold.
 Luc Shielle.
 Jean Tatin.

Demeurant à Piremil :

Vanharzel et C^{ie}.

Ledit état sera remis au fermier des droits sur les boissons de la ville de Nantes. Défense est faite à tout autre marchand de faire entrer des boissons à Nantes.

II

Liste des juges consuls en charge, anciens juges consuls et notables marchands, négociants en gros, appelés à l'Hôtel de Ville de Nantes, le 17 avril 1757, pour élire un député au Conseil de Commerce de Paris. (Chambre de Commerce, C 695.)

François de la Ville, juge en chef, Roland Thiercelin, Pierre Cadou, Pierre-Antoine Espivent, chevalier de la Villeboisnet, et écuyer Michel Portier, conseiller secrétaire du roi, maison et couronne de France, consuls en charge.

Le chevalier Julien Espivent, négociant.

Ecuyer Amable Perissel père, conseiller secrétaire du roi, maison et couronne de France, ancien juge consul, ancien échevin et négociant.

Ec. René Budan père, conseiller secrétaire du roi, maison et couronne de France, ancien juge consul, ancien échevin et négociant.

Ec. Nicolas Mercier, conseiller, secrétaire du roi, maison et couronne de France, ancien juge consul, ancien échevin et négociant.

Ec. Pierre Rezée, conseiller secrétaire du roi, maison et couronne de France, ancien juge consul, ancien échevin et négociant.

Ec. Augustin de Luynes père, conseiller secrétaire du roi, maison et couronne de France, ancien juge consul, ancien échevin et négociant.

Ec. Augustin de Luynes fils, de la Bouftière.

Ec. Jean Montaudouin.

Ec. Guillaume Grin, conseiller secrétaire du roi, maison et couronne de France, ancien échevin et négociant.

Ec. Pierre-Michel Portier de Lantimo, conseiller secrétaire du roi.

Ec. Perrée de la Villetteux.

Ec. Lientault de Traivillas.

Ec. Honoré Chaurand, conseiller secrétaire du roi.

Ec. Plumard de Rieux, conseiller, secrétaire du roi.

Ec. Ozenne, conseiller secrétaire du roi.

Ec. Le Clair, chef de la manufacture de verrerie.

M. de la Touche-Sigongne.

M. de la Banchehervé.

M. Bernier de la Richardière.

M. Daniel de Kervegan.

M. Bertrand de la Clauserie.

M. Guillet de la Brosse.

M. de Beauvais-Razeau.

M. Joseph de la Selle.

M. Daniel de Trijet.

M. Le Roux des Redelières.

M. Bureau de la Gosselière.

M. Berthaud de Richebourg, chef de raffinerie.

M. Berthaud l'aîné, de la Fosse.

M. de Grimaud.

M. de Laire.

M. de la Thebaudière.

M. Guyard du Pierret.

M. Riche de la Haye.

M. Simon d'Eurbourg.

Voici les noms des députés de Nantes au Conseil de Commerce, au cours du XVIII^e siècle : Descazeau du Haslay (1700), Laurencin (1702), Piou (1705), Bouchaud (1719), Bernier de la Richardière (1757), Drouet (1771).

III

Etat concernant le payement du fret des marchandises de Saint-Domingue, transportées en France par les vais-

seaux du roi de l'escadre de M^r de Kersaint, en 1757.
(Chambre de Commerce, C 672.)

Nom des chargeurs (commissionnaires) à Saint-Domingue.	Nom des propriétaires de marchandises.
Drouin-Pompon et C ^{ie}	Pour les intéressés du navire la <i>Seine</i> .
Schee et Sheridan.....	Id.
Beaugé et Robinière.....	Bisorton de la Motte, com- mandant à Saint-Marc.
Dumée	Drouin et Ducollet, consigna- taires
De la Motte.....	De la Motte-Beumanoir et de la Motte-Montmuran.
L'Heritier	De la Motte-Montmuran, pas- sager sur l'escadre.
Jean-François Berard	Le Tellier, trésorier principal à Saint-Marc.
L'Heritier et de Gabriac.....	Pour leur compte.
André Black	Thomas Stapleton.
Clerisse	Lecomte et Hilaire Mercier.
Lory	Rolland Tiercelin.
Id.	Budan et fils.
Id.	Etienne Tiercelin.
Dominique Garderé	Delribal.
Drouin-Pompon et C ^{ie}	Drouin et Ducollet, consigna- taires.
Dumée	
Clerisse	Hilaire Mercier et Lecomte.
Jean-François Berard	Le Tellier.
Duplessix frères	Drouin-Ducollet.
Bigot, capitaine de navire.....	
Duplessix frères	Le marquis Duplex.
Id.	Boisbelleau.
Id.	Buret.
Le chevalier de Gabriac.....	Asselin frères.
Pigeot	Pour son compte.
Bigot, capitaine	Pour les intéressés du navire <i>l'Unique</i> .
L'Heritier	Pour son compte.
Madame Rey	Pour son compte.
Cadouche, lieutenant du roi au Cap	A l'ordre de Drouin et Ducollet.
La Chapelle	Pour son compte.
Le Lanne	Madame Bouchau-Chabannon.
Antoine Le Clerc.....	Madame Moriceau-Deloge.
Id.	Bertrand L'Etang.
Id.	Bellecouche.

Pierre Millot	Le mineur François La Brousse.
Id.	Les mineurs Chaillou et Brisson.
Id.	Ballan d'Augustebourg.
Id.	Louis Bonnault.
Id.	A. Bellenger.
Finel	Prune.
Id.	De Lavernade.
Julliany et C ^{ie}	Messieurs Hermite.
Bleigent	Madame la Marquise de Beynac.
Carbonnier	Drouin et Ducollet, consigna- taires.
Sagory, capitaine de navire.....	Pour son compte.
Jean Hillé	Pour son compte.
D'Arnoncourt, capitaine des troupes de cavalerie au Cap.	Pour son compte.
Gardère	
Finel	Madame de Beaupoil.
Id.	Messieurs Magnan fils.
J. Chamois	Pierre Bonfils.
Id.	Maimé et Benjamin Fleuriant.
Moyse d'Aguilar	
Fontenay de Condougnan.....	François Terrien.
Etienne Gemon	François Touchy.
Fontenay de Condougnan.....	Beccard.
Bouchault, commandant à Limonade	
Cairon	Société Bonnafond et C ^{ie} .
Coiron et C ^{ie}	Pour leur compte.
Thibaudière	Pour son compte.
Clerisse	Hil. Mercier.
Lory	Tiercelin et autres intéressés au navire le <i>César</i> .
Id.	Aux ordres de Budan.
P. Millot	Mesnier, capitaine de navire.
La Lanne	Soullard.
Soullard	Asselin frères.
Du Pont	Madame Veuve Doré du Perron.
Pavageau et Rousseau.....	Cadou.
Id.	Chaurand et Libault.
La Farge	Thibaudière.

IV

Négociants qui formaient la Compagnie à cheval, en uniforme de dragons, admise à escorter le Comte d'Artois durant son séjour à Nantes, les 23 et 24 mai 1777.

Louis Drouin, faisant fonction de commandant.
 Pierre-Guillaume Cadou, faisant fonction de major.
 Ec. Dominique Deurbroucq, André-Louis Fournier, faisant fonction d'aide-major.
 Louis Seigne, Charles Drouin du Parcay, faisant fonction de porte-étendard.
 Ec. Louis Chauraud du Chaffaut; François Thomas, lieutenant du bataillon de Saint-Nazaire; Ec. Louis-Michel Libault fils; Ec. Guillaume Bouteiller fils; Guillaume Poimparay; Jean-Henri Wilfeilsheim aîné; Claude Carié, faisant fonction d'officier.
 Alexandre Desclos jeune.
 René Odiette fils.
 Alexandre Alotte de la Fuye.
 Jean-Ambroise Edelin fils.
 Ec. Augustin Charet-Clartais.
 Anne-Jacques Le Noir de Quebriac.
 Louis-Jacques Brière.
 Jean-Alexandre Dargainarez.
 Chrétien-Louis Siffert.
 François Lanarez.
 Julien-Bernard Lebourg fils.
 Ec. Michel Portier fils.
 Augustin-Pierre Lachamp.
 Philippe-Robert Vallot fils.
 Blaise Chancéaulme aîné.
 Guillaume Thomas de la Lande.
 Jean-Marie-Victor Corpron.
 Ec. Joseph-Yves d'Acosta jeune.
 Guillaume-Chretien Meier.
 Benjamin Thurninger.
 Ec. Charles-Jacques Fieffé de Montgey.
 Claude Feideau.
 Barthelemy Corvaisier.
 Ec. Charles Leroux des Ridières.
 Silvain-Claude Paris.
 René-Jean-Guillaume Aubry de la Fosse.
 François-Claude Rozier.
 Louis-Etienne de Tollenare.
 Jean-François Passart.
 Jean Tessier.
 Ec. Augustin-Olivier du Pavillon.
 Jean Anthus.
 Jean-Baptiste Vandamme.
 Louis-Georges Wessels.
 Jean-Baptiste-Pierre Morin.
 Martin Schultz.
 Louis-Vincent Rio.
 Mathieu Tourgouillet.
 François Branger aîné.
 Laurent Andrien fils.
 Jean Allary.
 Jean-Moise Beguyer.
 Benoist Bourcard.
 Lievin-Charles-Jacques Maelstaf.
 François de Montauré aîné.
 Jean-Baptiste de Montauré jeune.
 Nicolas-Martin Almgreen.
 Jean-Anne Duboisviollet.
 Marie-Joseph Mosneron-Dupin.
 Jean-René Paris des Morandières.
 Jean Pennet.
 Louis Langevin aîné.
 Augustin Terrien.
 René Sagory.
 François Langevin jeune.
 François Brisseau fils.

Auguste-Louis Guerin Louet.
 François Prevost.
 Robert-Toussaint Mosneron, jeune.
 Jean-Nicolas Borne aîné.
 Pierre Chaux.
 Jean-Godefroy Kuntz.
 François d'Havelooze jeune.
 Jean-François Lonaty.
 Ec. René Budan fils.
 Ec. Pierre-Ferdinand Ozenne.
 Pierre Le Jeune aîné.

Pierre Robertière-Lemasne.
 François-Corentin Coussoul.
 Jean-Mathurin Thébaudière jeune.
 Augustin-Jean-Baptiste Moriceau fils.
 Aimé-Claude Dumottai.
 François Dupoirrier de la Rivaudière.
 François Tachereau.
 David-Jacques Gallwey.
 Georges-Conrad Uthhoff

V

Négociants de Nantes ayant signé le Mémoire de l'Assemblée du Commerce contre l'admission des étrangers aux Iles. 1784. (Chambre de Commerce, C 724¹.)

Rivet de la Fournerie.
 Lemasne aîné.
 Mosneron de Launay.
 Guinebaud.
 Dom. Deurbroucq.
 Mosneron-Dupin.
 Nic. Arnous père.
 Darreche père.
 Riedy.
 J.-B. Babin.
 Lincoln.
 Nic. Dupoirrier.
 Dechancourtois et Béguyer.
 Ducollet.
 Prevost.
 Rucher-Bazelais.
 M. Lynch.
 Ducamp.
 G. Ducoudray-Bourgault.
 Lagarde aîné.
 Bernard l'aîné et C^{ie}.
 Chaurand frères.
 Cornet.
 Fieffé de Montgey.
 N. Portier de Lantimo et Hamelin fils.
 Aug. Simon.
 Courtois.
 Terryn et Leinssens.
 Dubern.
 Thurninger.
 Darreche aîné.
 Berthault frères et C^{ie}.
 A. Levêque-Baumard et G. Cadou.
 Thoinet frères.
 Gasnier-Ducarroi frères.
 Fourcade frères.
 Gaudin et Cuissart.
 Aubry de la Fosse.
 Coiron frères.
 Schweighauser et Dobrée.
 Branger frères.
 Duboisviolette et Moller.
 Sarrebourse.
 C.-F.-M. Lemasne.
 Louis Drouin et C^{ie}.
 Espivent de la Villeboisnet fils.
 Jean Clanchy.
 Paul David.
 Corpron frères et fils.

Desclos-Lepeley frères.
 J. Laignière aîné.
 Gerlier et C^{ie}.
 Edm. Tobin,
 Paris.
 R. Haguelon.
 E. Caillaud aîné.
 Daniel de Kervegan.
 Guillon fils et de la Pivredière.
 Cazat.
 Charet-Clartais.
 Petit des Rochettes.
 Deluynes jeune.
 Ant. Menard.
 J. Anthus.
 Adrien Lavigne.
 Ph.-Aug. de Tollenare.
 Veuve Decroix et Guerin.
 J. Kelly.
 De la Fossonnière.
 Louis de Landaluse.
 Beutier.
 Portier.
 Ant. Marcocelles.
 Nic. Dupoirier fils.
 Labouchère.
 J. Poisson.
 Darreche fils.
 F. Taschereau.
 Sagori frères.
 Feydeau et Tebaut.
 L. Decicogne.
 Foucault et Pitteu.
 Lory et Godin.
 Perissel, Baudouin et C^{ie}.
 Van-Neunen fils junior.
 Proust.
 F. Rozier.
 De Bourgerel aîné.
 Lasalle.
 Tourgouillet et Rousseau.
 Von-Bobart et Prala.
 La Thébaudière frères.
 Veuve Desfresnais de la Brosse
 et de Frondat.
 G. Bouteiller père et fils.
 F.-M. Sagory.
 Pierre Morin.
 Helie et Leroy.
 J. Legris.
 Guillon père et fils.
 Murphy et d'Haveloose.
 Langevin frères.
 Cadou fils.
 H.-A. Gulmann et C^{ie}.
 Lebourg père et fils.
 Jogues frères et Colas de Mal-
 musse.
 Dacosta frères.
 Delaire-Paimparay et Lamai-
 gnère.
 Prebois.
 Vallée et Duplessis.
 Vandamme frères.
 Arnous-Rivière fils.
 Meinert, Parthon et C^{ie}.
 Vilmain.
 Montaudouin.
 F. de la Ville.
 Michel.
 Meslé.
 Ducros et Lemesle.
 Canel, Meslé et Bernard.
 Plumard Drieux.
 Ballan aîné.
 Chaurand du Chaffaut.

TABLE DES CHAPITRES

I. — Sur les mers libres.....	1
II. — Lutte avec l'Angleterre.....	52
III. — Difficultés et charges de l'armement. L'entreprise commerciale.....	142
IV. — Profits de l'armement. Familles d'armateurs.....	242
Appendice.....	283