

La traite négrière dans la croissance atlantique havraise du XVIII^e siècle

Édouard DELOBETTE
(Université de Caen, CRHQ)

Chaque matière première est un univers, avec sa mythologie, sa langue, ses guerres, ses villes, ses habitants : les bons, les méchants et les hauts en couleur. Et chaque matière première, en se racontant, raconte à sa manière la planète.

Érik ORSENNIA,
Voyage aux pays du coton.

L'historiographie maritime consacre depuis plusieurs années une place de plus en plus large à l'histoire comparative des ports français et de leur rôle dans la traite négrière atlantique¹. Les recherches entreprises dans ce sens ont souligné, par exemple, le décollage asynchrone des armements négriers de chaque port français, les caractères propres aux différents milieux d'affaires maritimes, les réseaux financiers et commerciaux internationaux, les stratégies commerciales des négociants-armateurs impliqués dans la traite et, plus généralement, dans le grand commerce atlantique.

L'histoire commerciale et maritime du Havre bénéficie, bien sûr, des fructueuses retombées accumulées par l'enrichissement notable des problématiques consacrées à la traite négrière française. De ce fait, la problématique de notre communication s'intéresse à la place occupée par Le Havre et par son milieu négociant dans le grand commerce colonial français au Siècle des Lumières en s'appuyant sur les bases statistiques recueillies naguère par Pierre Dardel ou dans le fonds de l'Amirauté du Havre.

1. Les enjeux historiographiques actuels sur ce sujet présentés par Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, « Introduction », in- *Outre-mers. Revue d'Histoire*, 2^e sem. 2002, t. LXXXIX, n° 336-337, p. 5-40 et Jean-Michel DEVEAU, « La traite transatlantique » in- *La traite négrière, l'esclavage et leurs abolitions: mémoire et histoire*, séminaire national du 10 mai 2006, DGESCO, Versailles, 2007, p. 17-24. Ne pas manquer la décapante lecture de la communication de Marc FERRO consacrée au colonialisme, « Les esclavages dans l'histoire européenne », *Ibid.*, p. 11-16.

Elle développe successivement le rang occupé par Le Havre au sein des grands ports de commerce en relation avec les Antilles, l'évolution spécifique des échanges atlantiques havrais, notamment les raisons de l'important décalage observé entre la droiture et les expéditions négrières, puis, en dernier lieu, le rôle commercial essentiel joué sur les armements coloniaux havrais par la spéculation internationale de la fin de l'Ancien Régime.

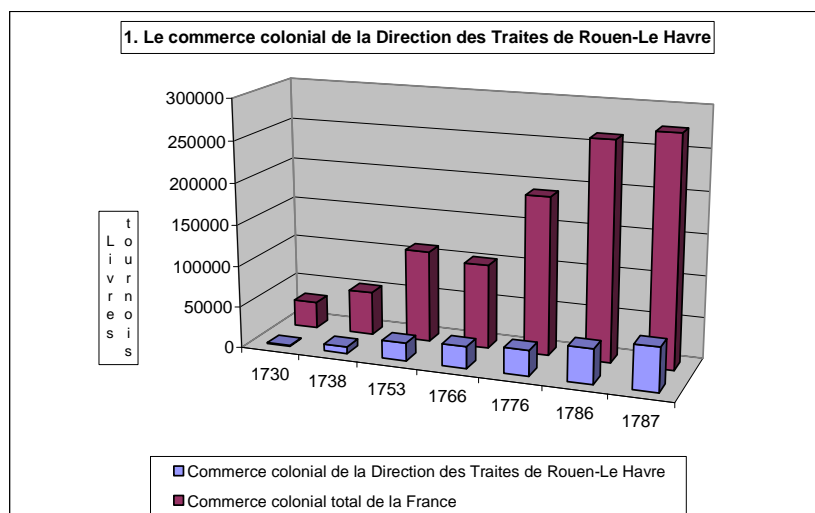
Le commerce colonial du Havre dans l'ensemble portuaire français

La traite négrière ne constitue pas un trafic colonial isolé des autres échanges atlantiques. Cette branche de commerce anime avec la droiture un puissant courant commercial entre les ports de métropole, l'Afrique et les Antilles, à l'exception des conflits maritimes². En revanche, de nombreux travaux, synthétisés par Olivier Pétré-Grenouilleau³, montrent que le démarrage de la traite négrière française survient plus ou moins précocement parmi les grands ports marchands du XVIII^e siècle. Ce trafic est mentionné à La Rochelle, mais surtout à Nantes dès la seconde moitié du XVII^e siècle. Bordeaux se lance plus tardivement dans le commerce triangulaire vers 1740, Marseille manifeste brusquement son intérêt pour l'Afrique après 1783. La comparaison des importations coloniales en France exprimées en valeur entre les grands ports de commerce de la métropole, d'après le droit du Domaine d'Occident perçu par la Ferme

2. AN, F/12 13100, pièce 17, *mémoire au roi d'octobre 1745 sur la situation du commerce maritime*, « Le Commerce de Guinée dou l'on tire les noirs pour la culture des Terres en amerique, a enrichi plusieurs de nos ports de Mer. Ce commerce est intimem^t lié avec celui de nos colonies, et comme nos colonies fesoient de jour en jour de nouveaux progresz, le commerce de Guinée s'étendoit a proportion, mais ce commerce a entierement cessé faute de Vaiss^{aux} et protection qui assure cette navigation a la cote de Guinée, a laterage de lamerique, et au retour en France. Les prises faites sur ce commerce ne Sont pas considerables, parce qu'il y a été employé tres peu de vaiss^s depuis la guerre à cause des grands risques, Elles sont évaluées a ... et il est fort à craindre que le comptoir de la Compag^e des Indes établi à juda, n'ait Souffert par la disette et nait ete insulté par les anglois ». Sur les liens entre guerre maritime et échanges commerciaux, voir Wim KLOOSTER, « La relation complexe entre la guerre et la contrebande dans l'Amérique atlantique européenne », Silvia MARZAGALLI et Bruno MARNOT (dirs.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 395-408.

3. Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoces maritimes français (XVII^e-XIX^e siècles). Émergence, essor et mutations d'un capitalisme*, Paris, A. Colin, 1997.

générale⁴, présente le poids du commerce colonial havrais par rapport à l'ensemble des importations coloniales du royaume⁵.



Source : Jean TARRADE, *Le Commerce colonial de la France (1763-1789)*, Paris, PUF, 1972, 2 vol., II, p. 746 et suiv. Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, Paris, Sevpen, 1963, p. 60-61. *Ibid.*, p. 48 et 63, n. 1, Le Havre capte 90 % environ des denrées coloniales antillaises entrées dans les ports de la Direction des traités de Rouen.

Le commerce colonial de la Direction des traités de Rouen-Le Havre s'accroît régulièrement au cours du XVIII^e siècle mais avec un écart à la progression de plus en plus élevé entre le total français et celui de la Direction de Rouen-Le Havre. Le Havre accroît sa position dans le trafic colonial pendant la première moitié du XVIII^e siècle, tout particulièrement durant la brève décennie 1730-1738, avant de

4. Ernest LABROUSSE, Pierre LÉON, Pierre GOUBERT, Jean BOUVIER, Charles CARRIÈRE et Paul HARSIN, *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF, 1970, t. II, p. 500, l'étude du commerce colonial par les séries des prix ou valeurs exagèrent souvent l'évolution de la croissance commerciale française du XVIII^e siècle. Le recours aux quantités (poids, trafics par exemple) atténue la portée du mouvement de longue durée des prix du commerce, ces derniers pouvant être malgré tout considérés comme des « moyennes d'estime ».
5. Ernest LABROUSSE *et alii*, *Ibid.*, p. 503, le commerce colonial français décuple au XVIII^e siècle, en augmentant en valeur (livres tournois) de 1.310 % entre 1716-1720 et 1787-1789 d'après la Balance du Commerce contre 836 % selon Arnould, l'auteur de *La Balance du Commerce de la France* de 1791. Au même moment, le commerce européen quadruple seulement avec 412 % de croissance (Balance du Commerce) ou 302 % (Arnould, 1791).

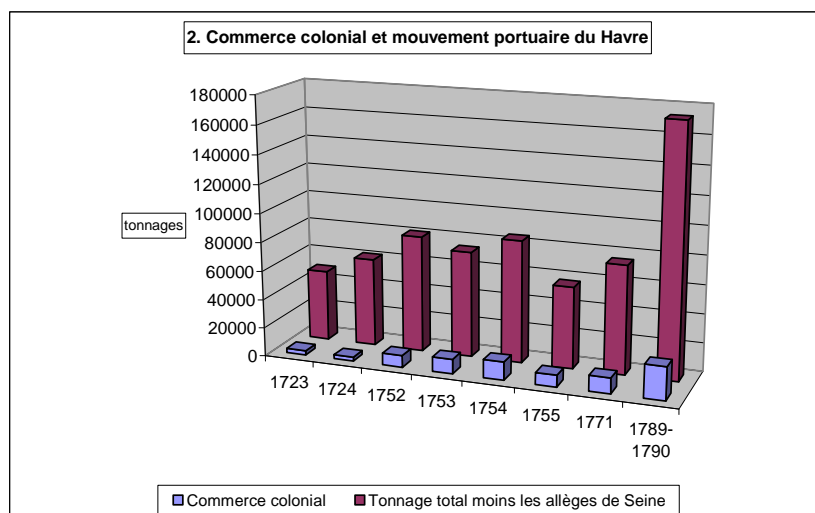
connaître une progression ultérieure de plus en plus modérée dans l'ensemble français⁶. Le commerce colonial de la Direction de Rouen-Le Havre qui est de 2 % du total français en 1730, atteint ainsi 15 % du total en 1738, puis 19 % en 1753, 26 % en 1766. L'écart se creuse ensuite entre les deux valeurs de manière très prononcée en raison des progrès rapides enregistrés par les grands ports marchands de la façade atlantique. Ainsi, le commerce colonial havrais oscille pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle entre 16 et 19 % de la valeur totale de 1776 à 1787, soit environ un cinquième du total des importations du commerce colonial français avec les Antilles. De ce fait, la hiérarchie portuaire se recompose après la brève crise de 1769-1771. La position du commerce colonial nantais décline au profit de Bordeaux principalement et, dans une moindre mesure, de Marseille⁷. En 1785, Le Havre importe pour plus de 30 millions de livres tournois de denrées coloniales et occupe ainsi, devant Marseille, le troisième rang des ports coloniaux français après Bordeaux (près de 69 millions) et Nantes (plus de 39 millions).

Le trafic colonial havrais (traite et droiture) exprimé cette fois en tonneaux présente une évolution presque analogue en comparaison du tonnage total des navires entrés ou sortis du Havre, notamment dans le premier tiers du XVIII^e siècle, déduction faite des allèges de Seine qui auraient assurément doublé le tonnage total et réduit d'autant la part revenant au commerce colonial havrais (*voir le graphique n°2*). Ensuite, le tonnage colonial du Havre s'accroît de manière presque parallèle au tonnage total des navires entrés ou sortis du Havre, avec une tendance à l'accroissement modéré mais régulier de l'écart entre tonnages coloniaux et tonnage total qui augmente de 7 à 7,5 pour 1, de 1771 à la fin de l'Ancien Régime. L'histogramme met en présence un recul relatif du commerce colonial havrais exprimé en tonnage par rapport aux autres trafics en relation avec Le Havre, bien que l'année 1789 soit marquée par les importations exceptionnellement élevées de grains et de farines acquises à l'étranger pour le service du roi en raison de la grave disette frumentaire de l'hiver 1788-1789. C'est toutefois le caractère nettement minoritaire du commerce colonial qui ressort avant tout, et de manière constante, dans le mouvement portuaire havrais. Rapportée au mouvement portuaire du port du Havre (allèges comprises), la part du trafic négrier exprimée en

6. Édouard DELOBETTE, « Le Grand Négoce Atlantique Havrais au XVIII^e siècle », in- *Revue d'Histoire Maritime*, n° 9, 2008, p. 283-319.

7. Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, Paris, Sevpen, 1963, graph. hors-texte, p. 736.

tonnages sortis apparaît bien évidemment encore plus insignifiante en dépit de la progression de son tonnage expédié. En 1752, le trafic négrier local n'atteint que 600 tonneaux contre un tonnage portuaire total 138.500 tonneaux (la traite ne que représente que 0,4 % du total portuaire havrais, allèges comprises). Les tonnages négriers s'élèvent en 1765 à 1.540 tonneaux contre 108.206 tonneaux soit 1,4 %. À l'apogée négrier de 1787, la traite atteint le tonnage de 4.955 tonneaux contre 218.393 tonneaux ce qui ne représente que 2,26 % (et 4,1% du mouvement portuaire total havrais, si l'on ôte les allèges et le petit cabotage). En dépit de la progression continue des tonnages négriers expédiés durant la période, la traite négrière havraise demeure toujours au XVIII^e siècle un trafic maritime très minoritaire, toujours dilué dans l'ensemble du mouvement portuaire local.

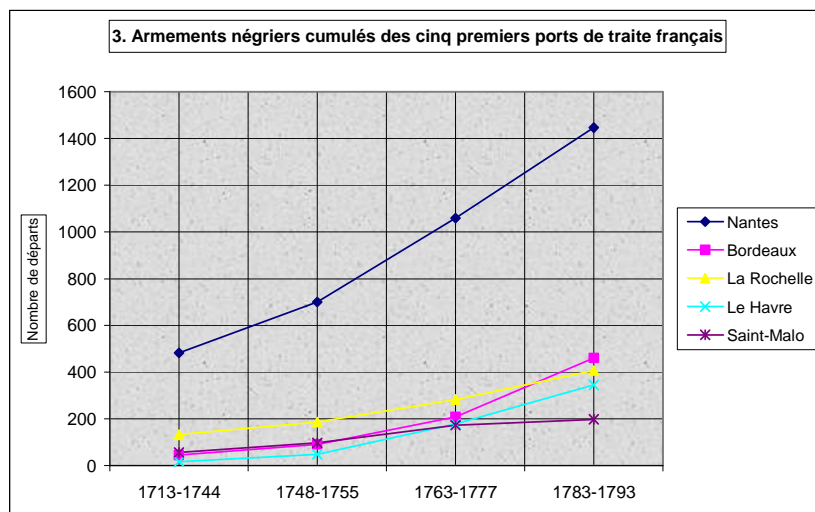


Source : Pierre DARDEL, *Ibid.*, p. 612.

La hiérarchie des ports d'armements négriers français offre une évolution approuvante d'après le nombre cumulé de départs pour les cinq premiers ports négriers français de la façade ponantaise du XVIII^e siècle, exception faite de Lorient, le port de la *Compagnie perpétuelle des Indes* avec 156 départs (voir graphique n° 3). Nantes arme un peu plus de 50 % des négriers de France jusqu'à la guerre de Sept Ans (700 navires sur 1.289), en dépit d'une diminution très nette du nombre des départs nantais entre 1748 et 1755 (218 contre 482 pour la période précédente). Après 1763, les courbes des départs

s'orientent nettement à la hausse pour les ports situés après Nantes⁸. Cela signifie qu'un nombre beaucoup plus considérable d'armateurs se lancent à leur tour dans la traite depuis les autres ports du Ponant (et même du Levant) sans pour autant remettre en cause la suprématie nantaise dans ce trafic. Néanmoins, Bordeaux est le seul autre port négrier avec Nantes qui conserve après 1783 une dynamique permanente des armements à la traite acquise à partir de 1763. Le Havre double dans une proportion beaucoup plus modeste le nombre de ses départs pour la côte d'Afrique de 1713-1744 à 1748-1755 (de 17 à 31 départs). La progression la plus spectaculaire du nombre des départs du Havre pour la traite en Afrique se produit surtout entre les périodes 1748-1755 et 1763-1777 où les armements quadruplent (31 à 130 départs) avant une stabilisation tout aussi rapide de la croissance du nombre des départs durant la décennie 1783-1793 (130 à 167 armements). Saint-Malo évolue à contre-courant des autres ports d'armements français. C'est le seul port négrier dont le nombre des départs chute notablement entre 1763-1777 et 1783-1793 (75 puis 25 départs), au point de se faire devancer pendant cette dernière période par Honfleur (72 départs) et Marseille (80 départs). L'écart entre La Rochelle et Le Havre varie selon les auteurs. Pour faire simple, ces deux derniers ports négriers progressent selon un rythme comparable avec un léger décrochage après 1783 en faveur du Havre (167 départs contre 125 à La Rochelle).

8. Voir les histogrammes des départs négriers établis par Silvia MARZAGALLI, « Bordeaux et la traite négrière » et Gilbert BUTI, « Marseille, port négrier », in- *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, Nantes, 2007, n° 11, p. 147 et p. 174, montrant l'expansion rapide des expéditions négrières de ces deux ports, de 1783 à 1790. La progression des départs négriers bordelais offre une grande similitude avec la traite havraise de 1748 à 1792.

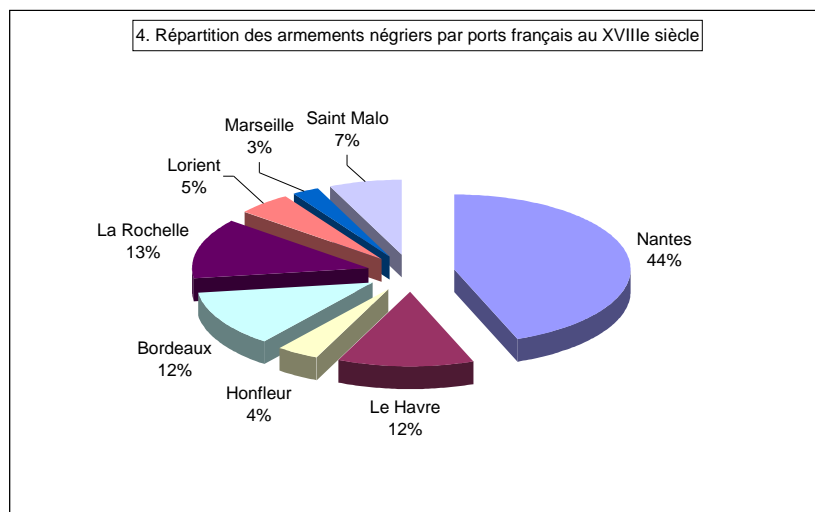


Source : d'après Patrick VILLIERS, Jean-Pierre DUTEIL, *L'Europe, la mer et les colonies XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, Hachette Supérieur, 1997, p. 180.

L'évolution des courbes présentées sur le graphique est d'autant plus intéressante si l'on rapporte la progression cumulée des armements négriers des principaux ports français avec leur *trend* commercial et le taux de croissance du commerce extérieur français estimé, pour la période 1716-1788, à 2,09 % en hypothèse basse par Guillaume Daudin⁹. Le *trend* ou pente de tendance de La Rochelle n'est que de 0,45 % (1718-1778), de 3,75 % pour Bordeaux (1723-1778), de 4,5 % pour Marseille (1726-1780) et de 2,48 % pour Rouen-Le Havre (1730-1777). Autrement dit, les principaux ports de commerce captent une bonne partie de la croissance du commerce extérieur du royaume. Cependant, quelle part joue le trafic négrier dans cette croissance en considérant que les ports qui connaissent une hausse de leur pente de tendance sont également ceux qui augmentent le nombre de leurs expéditions négrières ? Les données retenues par Guillaume Daudin ne courent pas jusqu'en 1790, mais il est probable que leurs pentes de tendance auraient été encore plus importante en prenant en considération l'accroissement des importations de denrées antillaises dues, après la guerre d'Amérique, à l'essor considérable des expéditions négrières cumulées du Havre, de La Rochelle, Bordeaux et Marseille mises en évidence sur le graphique 3.

9. Guillaume DAUDIN, *Commerce et prospérité. La France au XVIII^e siècle*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 2005, p. 210 et suiv.

Comme le montre le diagramme circulaire suivant (*voir le graphique n°4*), la traite négrière française reste avant tout l'affaire d'un nombre restreint de grands ports marchands, si l'on s'en tient *stricto sensu* au classement portuaire retenu par Jean Mettas dans son répertoire des expéditions négrières françaises. Nantes se taille la part du lion avec 44 % des départs (1.427 armements) de 1709 à 1793. La domination négrière des grands ports du Ponant atlantique dans l'ensemble portuaire français se confirme même de manière écrasante si l'on y ajoute dans une même aire géo-économique les départs effectués à Bordeaux (393 navires), à La Rochelle (427 navires) et à Lorient (156 navires) produisant le total de 2.403 départs sur un total de 3.225. Cela représente 74,5 % des voyages négriers français effectués parmi les huit plus importants ports de la traite française représentés sur le graphique. Ce résultat n'est pas sans conséquences sur le dynamisme économique, social et culturel lié au trafic négrier de la façade atlantique. La seconde aire négrière française se situe en Manche centrale (on peut éventuellement y inclure Dunkerque, 44 départs) avec Saint-Malo (216 départs), Honfleur (125 départs) et surtout Le Havre (399 départs) produisant 740 voyages sur le total de 3.225 (23 % des départs soit le quart des départs négriers restant). Rapportés aux seules données nantaises, le pôle maritime Honfleur-Le Havre atteint 524 expéditions ce qui place la Basse-Seine en deuxième position après la Basse-Loire, soit trois départs négriers nantais pour un expédié de la Basse-Seine environ.



Source : Jean METTAS, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*, Paris, SFHOM, 2 vol., 1978 et 1984. NB : Ne sont retenus sur le graphique que les huit principaux ports d'armements négriers métropolitains.

Le trafic colonial repose généralement sur une répartition variable selon chaque port entre des expéditions de droiture et à la traite négrière. La mesure quantitative et sérielle des deux types d'armements pose toujours problème en raison de la documentation disponible et des critères d'analyse retenus. Ainsi, les données quantitatives de la traite négrière havraise sont loin d'être définitivement établies¹⁰. Jean Mettas mentionne dans son répertoire le total de 399 expéditions havraises (1712-1793), c'est à dire effectivement entreprises au Havre. Mais si l'on prend en compte les armements négriers effectués par des Havrais dans d'autres ports, à titre particulier ou pour le compte d'une compagnie de commerce à privilège de type *Compagnie royale du Sénégal dite de Rouen*, le total havrais passe à 423 navires et atteint même 461 départs (24 extérieurs et 437 au Havre) d'après les critères retenus dans notre thèse¹¹.

10. Voir l'utile mise au point quantitative et sérielle sur les tonnages du grand commerce colonial de Patrick VILLIERS, « Quelques remarques sur le commerce colonial et le commerce négrier français à la veille de la Révolution », Hubert GERBEAU et Éric SAUGÉRA (éds.), *La Dernière Traite. Fragments d'histoire en hommage à Serge Daget*, Paris, Société Française d'Histoire d'Outre-mer, 1994, p. 87-114.

11. Pour une approche plus classique du commerce circuiteux ou triangulaire havrais: Édouard DELOBETTE, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, thèse de doctorat Lettres et Sciences humaines, Université de Caen/Basse-Normandie, André ZYSBERG (dir.), 8 vol., novembre 2005,

Quoiqu'il en soit, Le Havre figure parmi le groupe des ports négriers européens de rang intermédiaire situé entre les grands pôles d'armements de type Liverpool ou Nantes, d'une part, et les petits ports subalternes aux départs inférieurs à la centaine d'unités, d'autre part¹².

L'évolution du grand commerce atlantique havrais au XVIII^e siècle

Le total de 367 départs négriers havrais (de 1712 à 1793) est conservé pour constituer la base statistique de notre communication. On a délibérément exclu de la série les vaisseaux aux tonnages inconnus, les bâtiments armés dans d'autres ports, les corvettes de traite et les navires négriers d'un tonnage inférieur à 99 tonneaux. Le tonnage négrier havrais retenu après le lissage des données donne un total de 78.400 tonneaux environ pour 367 départs pour la côte d'Afrique. Le tonnage négrier moyen sur l'ensemble de la période s'élève au Havre à 214 tonneaux, sachant que, avec la croissance du commerce colonial, la classe de tonnage 200-299 tonneaux, la plus courante, augmente ses effectifs après 1763 pour devenir majoritaire en 1790 (31 navires sur un total de 112 en 1751, 69 sur 217 en 1790). Toutes classes de tonnage confondues, le tonnage moyen des négriers havrais double presque en moins d'un demi-siècle en passant d'une moyenne de 130 tonneaux par navire négrier en 1751 à 227 tonneaux en 1787.

Les données portant sur les armements de droiture antérieurs à 1751 faisaient jusque là défaut. La consultation récente des registres de l'enregistrement du greffe de l'Amirauté du Havre vient combler en grande partie cette lacune¹³. Cette source présente une diversité

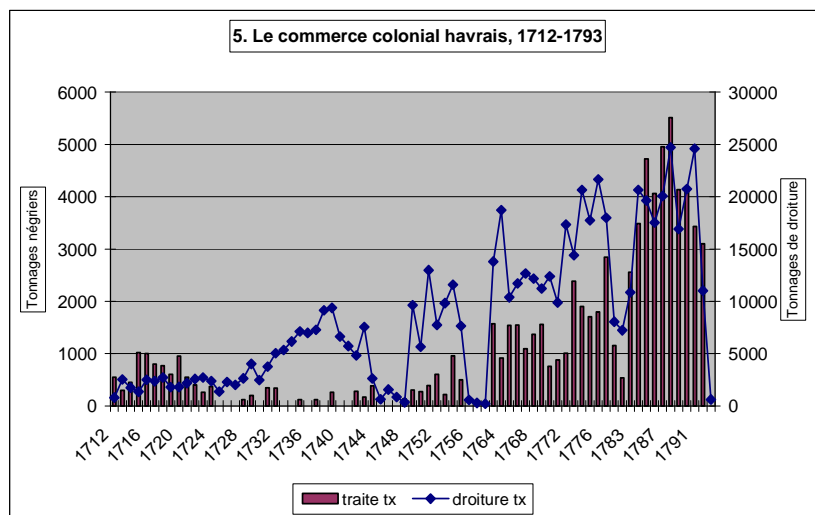
intégralement consultable en ligne sur le serveur TEL (Thèses en ligne, géré par le CCSD/CNRS) accessible par le lien internet : <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00219751/fr/>.

12. Marcel DORIGNY et Bernard GAINOT, *Atlas des esclavages*, Paris, Autrement, 2006, p. 24, les auteurs mentionnent pour leur part un total de 451 départs havrais et 134 départs honfleurais, soit 585 expéditions négrières depuis la Basse-Seine d'après les données de David ELTIS, Stephen D. BEHRENDT, David RICHARDSON et Herbert S. KLEIN, *The Transatlantic Slave Trade. A Database*, New York, Cambridge UP, 1998. Rouen arme pour les Antilles mais n'est pas un port négrier. Néanmoins la plupart de ses négociants s'intéressent de près au commerce colonial en prenant part dans des expéditions havraises, honfleuraises, voire malouines. Ainsi la société Ribard & Levieux de Rouen est présente dans le négoce des laines d'Espagne tout en étant intéressée, à travers Jean Nicolas Ribard, dans les expéditions du négrier malouin Luc Magon de la Balue, Mehdi ZMUDA, *Saint-Malo, port négrier? XVII^e-XIX^e siècles*, Villiers-sur-Marne, Phénix éd., 2004, p. 92.

13. ADSM, Amirauté du Havre, Registres d'insinuations, 216 BP 371 à 419, 429 à 431.

d'informations d'une grande richesse touchant par exemple au commerce maritime, à la construction navale, aux réceptions de candidats aux examens d'entrée dans les corps professionnels maritimes du Havre, les actes de propriétés de navires comprenant les noms, états, lieux de résidence et parts de propriétés du bâtiment des intéressés au moment de l'enregistrement de l'acte. Les armateurs de droiture sont également tenus de faire enregistrer au greffe de l'Amirauté le dépôt d'une caution de 10.000 livres tournois au bénéfice de la *Compagnie perpétuelle des Indes* avant l'appareillage du bâtiment pour les Antilles. La caution déposée est récupérable par l'armateur si le navire effectue son retour exclusivement dans le port de départ. La série des départs de droiture a pu ainsi être en grande partie reconstituée, en dépit des lacunes chronologiques principalement dues aux mauvaises conditions de conservation des registres après la suppression du siège de l'Amirauté en 1791.

En incluant les données de droiture extraites des registres du greffe de l'Amirauté avec la série précédemment établie et critiquée par Pierre Dardel pour la période 1723-1724 puis 1751-1793, le trafic de droiture havrais pour la période 1712-1793 s'élève au moins à 3.020 départs pour un tonnage global de 625.000 tonneaux environ. Le tonnage moyen du bâtiment de droiture de 206 tonneaux ne s'écarte guère de celui du bâtiment négrier havrais, en raison des accès nautiques délicats du Havre, mais aussi pour des questions de financement des expéditions. Le rapport traite sur droiture constitue un autre élément intéressant. Les armateurs havrais expédient en moyenne huit navires en droiture pour un à la traite négrière. En considérant qu'un voyage négrier génère habituellement de deux à trois voyages de droiture pour aller chercher le solde reçus en denrées coloniales correspondant aux ventes de captifs africains aux colonies, le trafic de droiture domine largement le trafic colonial sur la traite havraise d'une part, et n'est pas systématiquement associé, loin de là, par les armateurs à des voyages négriers, d'autre part. Il existe donc au moins deux conceptions du commerce colonial au sein de l'armement havrais : ceux qui n'arment exclusivement qu'en droiture (quelques uns n'arment même uniquement en traite, mais pour peu de temps) et ceux qui optent pour la mixité des trafics de traite et de droiture. Cette dichotomie du trafic colonial havrais ne se révèle vraiment qu'après la guerre de Succession d'Autriche, durant le premier essor de la traite négrière au Havre.



Source : pour la traite : Jean METTAS, *Répertoire...op. cit.*, II, 397 à 550 et Pierre DARDEL pour 1723-1724 (3 navires et 631 tx), *Navires...op. cit.*, 640 et 642. Pour la droiture : Pierre DARDEL, *Navires...op. cit.*, 640 et 642. ADSM, Amirauté du Havre, 216 BP 371 à 419, 429 à 431. Interpolations possibles sur les armements de droiture pour les années 1731, 1734, 1735, 1740, 1741 et 1749. 1742 : 29 navires au lieu de 25 (Dardel)¹⁴. Pour 1723-1724, les sources de Dardel sont inférieures à celles l'Amirauté conservées sur l'histogramme (1723 : 2.720 tx contre 2.140 tx ; 1724 : 2.400 tx contre 2.180 tx). Tx signifie tonneaux.

Auparavant, le graphique n° 5 met bien en perspective l'évolution des deux trafics coloniaux au Havre à travers trois grandes périodes : le décollage colonial havrais reposant exclusivement sur la droiture (1712-1748), le premier essor négrier (1748-1778), l'apogée suivi de l'effondrement de la traite havraise (1783-1793). Les périodes de retournement de la conjoncture commerciale coloniale havraise et des stratégies d'armements négociantes correspondent assez nettement aux années charnières de l'évolution du commerce extérieur français étudié par Guillaume Daudin¹⁵. Après la décennie d'armements

14. Sur l'interpolation, voir Pierre SALY, *Méthodes statistiques descriptives pour les historiens*, Paris, A. Colin, 1991, p. 67.

15. Guillaume DAUDIN, *Commerce...op. cit.*, 216, graph. n° 18, *variation du logarithme du commerce français autour de sa tendance...*, le log du commerce extérieur français (comprenant le commerce colonial) varie considérablement entre -0,6 et 0,6 de 1715 à 1725, la période des « mauvais retours » avant de connaître une plage de calme (premier essor de la droiture havraise) puis de décroître (crise de 1729-1732) jusqu'au retournement à la hausse de 1735, lorsque débutent les premiers armements négriers de Foäche et consorts. Un plateau positif, creusé au centre par la guerre de Succession d'Autriche, coïncide avec la première prospérité coloniale havraise jusqu'à la chute de 1755. Le pic de reprise de 1763 apparaît isolé par les deux talwegs 1755-1762 (guerre de Sept Ans) et 1764-1768, pic 1768, chute aussi brutale du log

négriers successivement entrepris soit dans d'autres ports (Nantes ou Lorient par exemple), soit au Havre, directement ou en affrètement par la *Compagnie royale du Sénégal dite de Rouen* (1709-1719) puis par la *Compagnie perpétuelle des Indes* (41 départs, 8.021 tonneaux), la droiture constitue presque exclusivement le seul trafic colonial local jusqu'en 1755 (198.440 tonneaux et 1.119 départs au moins). La courbe des tonnages de droiture demeure à peu près stable de 1713 à 1727 (17 départs et 2.530 tonneaux à 2.010 tonneaux et 16 départs) en raison des « mauvais retours », c'est à dire des pertes commerciales importantes sur les denrées coloniales négociées au Havre. Ces déboires, très fréquents durant cette période, sont provoqués par les brusques variations des cours des denrées coloniales et de la livre tournois¹⁶.

La courbe se met ensuite à progresser de manière linéaire et constante de 1728 à 1739 (22 départs et 2.630 tonneaux, 9.370 tonneaux et 48 départs). Le déclenchement de la guerre anglo-espagnole dite « de l'oreille de Jenkins » en 1739 n'affecte pas la droiture havraise entre 1740 et l'entrée en guerre de la France contre l'Angleterre en 1744 (154 départs et 27.300 tonneaux). Durant la période 1728-1744, on se trouve en présence d'une croissance de type extensive uniquement due à l'expansion régulière du nombre des expéditions de droiture¹⁷. Les armateurs, connectés avec leur vaste hinterland manufacturier du Nord européen, n'ont pas besoin de recourir à la traite pour étendre leurs affaires déjà florissantes avec les colonies antillaises et les possessions hispano-américaines *via* Cadix¹⁸.

jusqu'à la reprise de 1775 (crise de 1770). Le pic final de 1776 (période brève mais très florissante du commerce colonial havrais, niveau le plus bas des faillites, G. DAUDIN, *ibid.*, 231, graph. n° 28, le niveau le plus élevé du log presque atteint pendant la Régence.

16. AN, Y 15703-15704, le recours systématique du crédit commercial à la *Grosse aventure de mer*, ainsi que les brusques variations des cours monétaires et des denrées coloniales expliquent la faillite retentissante du négociant-armateur havrais Joseph Balme en 1724. Le cours de la livre tournois est stabilisé à la fin de la crise de 1724-1725.

17. Sur les définitions classiques de la croissance, voir Janine BRÉMOND et Alain GÉLÉDAN, *Dictionnaire économique et social*, Paris, Hatier, 1981, p. 125.

18. AN, F/12 13100, pièce 17, *mémoire au roi d'octobre 1745 sur la situation du commerce maritime*, « Le commerce de nos colonies qui ne montoit pas a vingt millions par an il y a 30 ans, etoit poussé lorsque la guerre S'est declarée, a environ 150 millions par an, Il occupoit pres de 600 v^x par an, et il S'accroissoit même tous les jours. Il a été pris depuis la guerre, plus de moitié des vaiss^x qui fesoient ce commerce, et la perte en est évaluée par les plus experts negociants des ports du Royaume a 90 m^{ons}. ». À titre comparatif, le même mémoire porte le commerce d'Espagne (Cadix, Amérique

Les Havrais sont tout aussi convaincus du caractère extrêmement hasardeux de ce trafic après les échecs commerciaux répétés des expéditions négrières havraises des années 1720. Il faut d'ailleurs attendre la reprise des armements consécutive à la guerre de Succession d'Autriche pour que d'autres armateurs, peu nombreux, se lancent à leur tour dans la traite après les premiers succès des voyages de traite initiés au Havre entre 1731 et 1744 par le Rouennais Jean Baptiste Bonnet puis les Havrais Marin Querel et surtout Martin Pierre Foäche. Ainsi, on relève 22 voyages négriers havrais pour un tonnage de 3.375 tonneaux de 1748 à 1755. La différence de progression constatée désormais sur le graphique entre les tonnages de traite et de droiture représente le point le plus remarquable de 1749, « année merveilleuse » de « l'ouverture du commerce » selon un almanach, jusqu'au repli de 1778. Les deux courbes suivent à partir de 1748 une évolution parallèle, mais avec tendance au rattrapage croissant des tonnages de traite sur ceux de la droiture à partir de 1763. Les difficultés commerciales rencontrées par la droiture havraise sur les marchés antillais (66.000 tonneaux et 315 départs de 1748 à 1756) modifient en profondeur la nature même du commerce colonial havrais jusqu'à la guerre d'Indépendance américaine.

La période 1763-1778 se caractérise dans l'aire atlantique par une conjoncture économique et politique très incertaine : la révolution aux Treize colonies suivie de la guerre d'Indépendance américaine, la crise économique de 1769-1771, deux krachs financiers d'envergure internationale à Londres et à Amsterdam en 1763 puis en 1773. De plus, les mouvements des « entrées » en France en provenance du commerce colonial diminuent régulièrement en passant d'un taux de 5,7 % à 3,5 % puis 2,1 %. Mais surtout, c'est à partir des années 1760-1770 que le commerce colonial du royaume décline tout en parvenant malgré tout à soutenir la concurrence européenne jusqu'à la Révolution¹⁹. Ces événements influent considérablement sur le puissant mouvement de récupération de la droiture de 1763-1764 (65 départs/13.800 tonneaux et 89/18.700 tonneaux) suivi par la stagnation de ces armements de 1765 à 1772 (indices des tonnages de droiture, base 100 en 1763, 135 en 1764 puis indice moyen pour [1765-1772] : 88,5). La traite ne résiste guère mieux à l'érosion des armements coloniaux durant le plateau des tonnages de départs négriers de 1763 à 1769 (indice moyen [1764-1769] : 85), avant que la

espagnole) à 118 vaisseaux partis depuis 1744 de Cadix et pour un total de 317 millions de livres tournois dont les $\frac{3}{4}$ des retours sont destinés au négoce français.

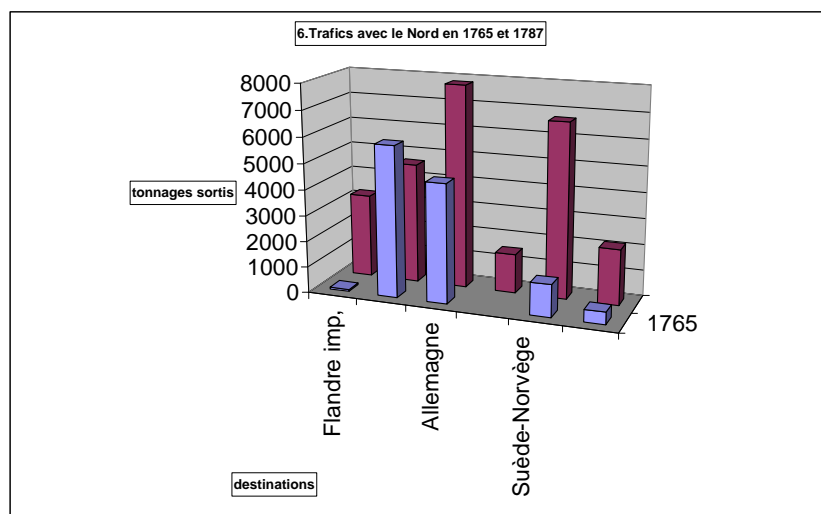
19. Ernest LABROUSSE *et alii*, *op. cit.*, p. 505.

crise économique de 1770-1772 ne fasse à son tour diminuer passagèrement le nombre de départs négriers (indice moyen [1770-1772] : 56 pour la traite contre 95 pour la droiture qui « redécoule » plus précocement que les armements négriers).

Les violentes crises du crédit de 1763 et 1773 qui éclatent à Londres et Amsterdam perturbent sérieusement le grand commerce atlantique français au point de faire temporairement chuter les armements négriers à Bordeaux. La droiture havraise ressent surtout le contrecoup du krach de 1773 (75 départs en 1772, 67 en 1773) pendant que les départs négriers plafonnent (6 départs en 1772, 11 en 1773, 10 en 1774). Paradoxalement, la réponse provient des marchés du Nord européen (villes hanséatiques, pays scandinaves, Russie). Ces débouchés majeurs pour les denrées coloniales connaissent une progression vigoureuse des échanges avec la France pendant le siècle : 715 % d'accroissement du trafic à l'export avec l'Allemagne, véritable pactole pour le commerce français, et 1.639 % d'augmentation des exportations françaises vers le Nord européen²⁰. Le graphique suivant (*graphique 6*) montre clairement l'accroissement général des tonnages sortis du Havre en direction du Nord, à l'exception notable du recul enregistré avec les Provinces-Unies. Peu importe, en définitive, sous quel pavillon voyagent les denrées coloniales. L'essentiel pour le négoce havrais est d'étendre le plus largement possible les relations d'affaires en commission avec leurs correspondants hanséates, scandinaves et baltes, en évitant pour la plupart de se livrer à une stérile guerre du fret perdue d'avance avec les « rouliers des mers » nord-européens. L'établissement de maisons ou d'agences étrangères au Havre constitue une concurrence sérieuse pour le négoce régnicole, mais représente également une intéressante opportunité de nouer de nouveaux liens d'affaires avec les marchés septentrionaux sur cette place de commerce dont l'expansion connaît un succès rapide²¹.

20. Ernest LABROUSSE *et alii*, *op. cit.*, p. 505 et 508, fig. n° 56, *Commerce extérieur, répartition par pays des importations et exportations françaises en Europe (1775)*.

21. On s'étonne encore de lire périodiquement des *a priori* péremptores mais erronés à propos de l'expansion commerciale havraise, prétendument limitée avec les marchés du Nord: voir par exemple Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL et Françoise PÉRON (dirs.), *Les Français la Terre et la Mer XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 340. Quoiqu'en pense l'auteur du chapitre VII, tout en étant constamment dépourvu de capitaux, Le Havre est devenu un grand port océanique dès le XVI^e siècle (Afrique et Amérique). La stature internationale récente de ce port à la fin du XVIII^e siècle n'échappe à personne, comme le remarque Thomas Jefferson à son départ du Havre en 1789.



Source : Pierre DARDEL, *Navires...op. cit.*, 634-635, tabl. n° XLVII.

Ainsi, au lieu de se lancer comme d'autres ports français vers les marchés de l'Océan indien après la suspension du privilège commercial de la *Compagnie perpétuelle des Indes* en 1769, les premières maisons de négoce et d'armement havraises (Bégouën Demeaux & Cie, Veuve Homberg et Homberg frères & Cie) se tournent, par réalisme financier, vers le grand marché nord européen en plein essor économique²². Les Havrais décident également de se passer de l'intermédiaire hollandais, devenu moins fiable après 1773, pour privilégier davantage les relations commerciales directes avec les villes hanséates, principalement Lübeck et Hambourg où le négoce havrais figure en 1774 au deuxième rang des ports français, après Bordeaux²³. Ce n'est d'ailleurs pas le fait du hasard lorsque, après

22. Alain ROMAN, « Saint-Malo: corsaires et négriers », in- *Cahiers des Anneaux...*, p. 44, le déclin négrier temporaire des armateurs malouins s'explique par l'ouverture du commerce des Indes et de la Chine aux armateurs particuliers après la suspension du privilège de la Compagnie perpétuelle des Indes en 1769. Le Havre et Honfleur concentrent de ce fait la grande majorité des armements négriers entrepris en Manche de 1773 jusqu'à la guerre d'Amérique. Philippe HAUDRÈRE, « Jalons pour une histoire des Compagnies des Indes », in- Jacques WEBER (dir.), *Compagnies et comptoirs. L'Inde des Français, XVII^e-XX^e siècle*, Paris, Soc. Franç. d'hist. d'Outre-mer, 1991, p. 10, compare les caractéristiques commerciales et financières spécifiques aux échanges antillais, très différentes, voire antinomiques, de celles en usage aux Indes orientales.

23. Pierre DARDEL, *Navires...op. cit.*, p. 84-85, les relations havraises avec Hambourg s'étendent lentement à partir de 1753 pour ne plus cesser de s'accroître ensuite. Les

avoir récemment pris pied à Hambourg, plusieurs négociants havrais sollicitent un privilège royal pour établir une raffinerie de sucre au Havre en 1775. Le but des intéressés consiste à réagir contre la baisse des réexportations de sucres vers le Nord européen et de profiter de la hausse des prix du sucre pour faire de la plus-value sur les sucres raffinés avant de les réexporter vers Hambourg²⁴. Les quelques années qui précèdent la guerre d'Amérique voient ainsi éclore les grandes fortunes négociantes havraises parmi les sociétés d'armement qui parviennent à contrôler verticalement la filière coloniale intégrée en amont aux Antilles comme en aval vers le Nord européen, surtout en direction des marchés flamands (par Ostende depuis la fermeture de l'Escaut par les traités de Westphalie de 1648), allemands (Hambourg, Lübeck) et scandinaves, tout en bénéficiant de l'efficacité des structures consulaires françaises établies dans le Nord²⁵.

Expansion commerciale et spéculation internationale à la fin de l'Ancien Régime

Les rythmes de l'histoire du commerce antillais havrais présentés, il nous reste à expliquer pourquoi la traite havraise a été temporairement, à partir de 1773, d'un plus grand avantage que la droiture. La mise en œuvre du projet de Choiseul qui décide après le Traité de Paris de 1763 de faire des Îles françaises d'Amérique les « îles à sucre », mais aussi les pourvoyeuses en cotons et cafés de l'Europe entière ne produit pas d'effets remarquables sur la traite havraise avant cette date. Outre la reformation d'une puissante marine de guerre, capable de protéger les intérêts économiques vitaux du

cafés antillais réexportés depuis Le Havre deviennent plus en faveur à Hambourg en 1774 avec 3.180. 000 lt expédiées, les sucres antillais atteignent 1,5 millions de lt. Gérard LE BOUËDEC, « Les enjeux du cabotage européen, XIV^e-XIX^e siècles », in-Christian BUCHET, Jean MEYER et Jean-Pierre POUSSOU (dirs.), *La puissance maritime*, actes coll. int. de Paris, 13-15 décembre 2001, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2004, p. 393, par ex., l'Arrêt du Conseil du 25/09/1784 encourage par des primes les négociants-armateurs à expédier vers la Baltique et à ouvrir des comptoirs dans les ports de Riga, St.-Petersbourg et Arkhangelsk.

24. Ernest LABROUSSE *et alii*, II, p. 507, Rouen et la Basse-Seine réexportent 34 % des sucres antillais pendant la période 1728-1733, 74 % pour 1763-1769 mais seulement 67 % de 1772 à 1776, en raison de la crise internationale du crédit après le krach financier anglo-hollandais de 1773.

25. Pierrick POURCHASSE, *Le Commerce du Nord*, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 267-289, décrit la protection publique bienveillante dont bénéficient les réseaux marchands français en Europe du Nord.

royaume²⁶, la politique de Choiseul suppose avant tout le recours massif à l'économie de plantation esclavagiste à Saint-Domingue, régulièrement alimentée par la traite négrière métropolitaine²⁷. Le cap de la dizaine de départs annuels pour la côte d'Afrique est franchi pour la première fois au Havre en 1773, depuis l'apparition de ce trafic en Normandie. La droiture reprend à son tour son expansion dès 1774 avec 89 départs, l'apex séculaire s'élevant en 1776 à 93 expéditions avant la décrue de 1777-1778 (82 et 33 départs).

Le commerce colonial aurait change considérablement de rythme après la guerre d'Amérique pour connaître une croissance de type intensive à la faveur de l'internationalisation poussée de ses échanges avec ses partenaires étrangers. Afin d'en tirer le plus de parti possible, les négociants-armateurs améliorent l'efficacité de leur outil mercantile (réduction de la « planche » ou escale aux Îles, progrès technique naval, perfectionnement des méthodes comptables, émergence d'une presse commerciale, banalisation de la commandite, établissement de succursale coloniale, etc.) soit en raison de la hausse des cours en Afrique et à Saint-Domingue, soit parce que la droiture doit lutter âprement contre la vive concurrence des produits anglo-américains aux colonies. Dans les deux cas, l'armateur veille à comprimer les coûts de mise-hors et d'expédition, surtout pour la droiture. Ce trafic entre dans une phase marquée par l'expansion rapide des tonnages et des départs suivie tout aussi immédiatement par une série de repli des expéditions (indice moyen des tonnages [1783-1792] : 135, indice *minimum* 1783 : 79, indice *maximum* en 1788 : 179, base 100=1763). De son côté, le commerce négrier « triangulaire » ou « circuiteux » connaît une progression nettement plus régulière et plus élevée des indices des tonnages (indice moyen [1783-1792] : 255, indice *minimum* en 1783 : 163, indice *maximum* en 1788 : 351). L'année 1788 marque l'apogée séculaire des tonnages expédiés.

Mais derrière l'apparente activité débordante des armements coloniaux, la crise de la droiture se manifeste très rapidement au Havre, un fait mis en lumière par Robert Richard à travers les séries des tonnages des navires inscrits dans le quartier du Havre, lesquels

26. Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'Essor des Marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, Sedes, 1997, p. 15-16.

27 Silvia MARZAGALLI, « Commerce colonial et traite négrière : les mécanismes de l'économie atlantique au siècle des Lumières » in- *Bulletin de l'Institut Aquitain d'Études Sociales*, Bordeaux, 2001, p. 5-18.

divergent de ceux enregistrés comme étant réellement en armement²⁸. Placés devant le même problème que leurs concurrents bordelais ou marseillais²⁹, les armateurs havrais se trouvent confrontés à l'engorgement commercial des marchés insulaires en raison de la vigoureuse concurrence anglo-américaine autorisée dans les ports coloniaux par l'arrêt du 30 août 1784. Les difficultés de la droiture, principal trafic atlantique indispensable à l'économie locale, justifient même la visite du commis du Bureau de la Marine Bertrand venu enquêter en 1786 dans les ports d'armement coloniaux sur ordre de Castries, le ministre de la Marine et des Colonies³⁰. Les Havrais, conscients de devoir réagir collectivement vers un retour à l'équilibre du marché par « la tentation du monopole », ou tout au moins par la régulation du jeu de l'échange³¹, ouvrent leurs registres comptables à Bertrand. Les négociants espèrent de la sorte relancer la droiture dont la seule échappatoire possible consiste à augmenter le nombre des expéditions en réplique à la féroce rivalité commerciale internationale. En effet, le négoce anglo-américain enregistre de rapides progrès à Saint-Domingue, où la traite négrière traverse un *boom* sans précédent, pendant que la lutte devient acharnée sur les marchés du Nord européen, de plus en plus convoités par le négoce et l'armement havrais. Ces nouveaux facteurs pèsent lourdement sur l'ensemble de la filière commerciale atlantique, sur le prix des denrées coloniales comme sur celui des captifs africains³². La question du capital

28. Robert RICHARD, « La flotte de commerce du Havre 1751-1816. Étude statistique d'après les archives des Classes de la Marine. », in- Pierre LÉON (dir.), *Aires et Structures du commerce français au XVIII^e siècle*, n° 166, actes coll. des historiens économistes, Paris-CNRS, 1973, Lyon, 1975, p. 229, graph.

29. Silvia MARZAGALLI, *ibid.*, 148 et Gilbert BUTI, *ibid.*, 176, soulignent, pour la droiture, la diminution du profit colonial, l'endettement des habitants-colons, l'augmentation du nombre des négociants insulaires, la concurrence étrangère aux Îles qui expliquent la recherche de nouveaux trafics, notamment vers l'Océan Indien, ou l'expansion rapide des expéditions négrières. On pourrait ajouter l'attrait des primes d'encouragement versées par l'État aux armateurs négriers. Mais ces arguments avancés à juste titre par les auteurs n'expliquent pas entièrement pourquoi le nombre des armements négriers explose pour Bordeaux, Marseille, Le Havre après 1783, bien que la traite se heurte, sur plusieurs points, aux mêmes difficultés commerciales que la droiture aux colonies (créances coloniales, cours des denrées, concurrence étrangère, par ex.).

30. AN, A.É., B/III 442 : *Compte-rendu des observations faites sur le commerce de l'Amérique*. 1787.

31. Jean-Daniel REYNAUD, *Les règles du jeu. L'action collective et la régulation sociale*, Paris, A. Colin, 2004, p. 6-8.

32. AN, *Ibid.*, « Une autre cause doit y influencer, c'est le haut prix des noirs dont la valeur est presque doublée de ce qu'elle étoit avant la guerre. La cherté des armements, la rareté qui se fait apercevoir dans les Nègres, qu'on est obligé aujourd'hui d'aller

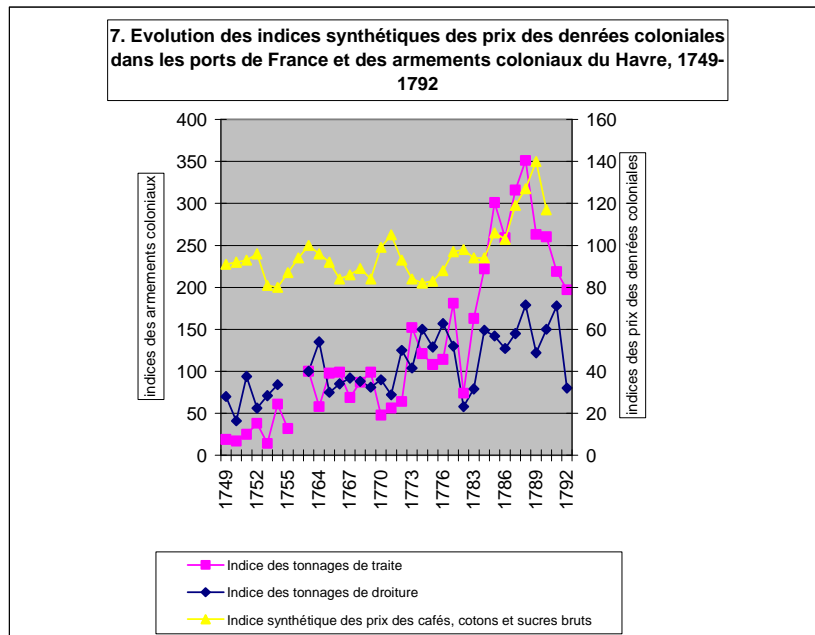
négociant, nécessaire aux mises-hors, rotations des navires et négociations des marchandises devient cruciale pour les armateurs qui doivent faire face à l'élévation des coûts et à l'allongement de la durée des créances coloniales, qui n'est en réalité qu'un crédit déguisé pour finaliser une vente de captifs aux colons. Les petites maisons et sociétés havraises, souvent spécialisées dans la droiture, quelquefois dans la traite, se retrouvent souvent « à la peine » pour obtenir le renouvellement des crédits nécessaires³³.

Ainsi, à l'exception des deux très bonnes années 1787 et 1791, les négociants-armateurs, inquiets des décevants résultats de leurs opérations avec Saint-Domingue, expliquent leurs difficultés par l'expansion vigoureuse de la spéculation internationale sur les denrées coloniales. Le graphique n° 7 fait apparaître entre 1749 et 1774 une fluctuation régulière, presque cyclique, de l'évolution des indices des prix des denrées coloniales et des tonnages. Dans ces conditions, seuls les armements de droiture permettent une accumulation capitaliste lente mais assez sûre et surtout régulière, propice au renouvellement des armements coloniaux et de la spéculation, contrairement à la traite qui est beaucoup plus réactive à la baisse des cours des denrées. Les courbes du graphique n° 7 permettent d'ailleurs d'établir jusqu'à la guerre d'Amérique une corrélation entre l'indice des prix des denrées coloniales, en dépit du décalage de six mois à un an nécessaire à l'établissement des prix officiels par les bureaux de la Ferme générale pour la perception des droits du domaine d'Occident, et les indices des tonnages d'armements de droiture et de traite entrepris au Havre. L'indice des tonnages de traite recule systématiquement au profit de l'indice des armements de droiture lorsque l'indice des prix diminue. Après 1774, la tendance à l'élévation durable et continue de l'indice des prix des denrées coloniales change complètement la donne au Havre, au bénéfice de la traite négrière dont l'indice des tonnages s'envole corrélativement à celui des prix jusqu'en 1788. Ce trafic

traiter à plusieurs centaines de lieues dans les terres, ont fait monter le prix des Nègres. A cela se joint la rareté des marchandises de l'Inde, avec lesquelles ont fait la traite. Les toiles appelées guinées qui valoient avant la guerre de 20 à 30 lt coutent aujourd'hui 42 lt, elles ont été il y a un an à 60 lt ».

33. ADSM, J 150, Jean Marc Belot du Havre à de Longpré de Saint-Pierre de la Martinique, « je les repettés cest une loix reçue dans le commerce les banquiers prouvent par tous leur compte que les intérêts sont en vigueur partout et lorsque vous travaillerez en france vous serés bien éloignés de vous plaindre que lon prenne des intérêts car sy on ne trouvoit pas des capitalistes [sic] on ne pouroit pas commercer sy je navois pas eu cette ressource je seroit a présant dans le néant car avec qui aureje pu travailler si ce n'est avec de l'argent que lon m'a donné a intérêt... », 27/04/1787.

désormais soutenu par les primes d'État³⁴, permet aux négociants de conserver ou d'augmenter leurs parts de marché à Saint-Domingue, ouvert à la concurrence étrangère après 1784, avec plus d'efficacité que la droiture comme l'indiquent les indices du graphique suivant.



Sources : Voir graphique n° 5 et, pour l'indice synthétique des prix des denrées coloniales, Jean TARRADE, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de « l'exclusif » de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 1972, 2 vol., II, p. 771-772. Base 100=1763.

Les dernières années de l'Ancien Régime sont agitées à Paris par ce que les pouvoirs publics, les banques d'affaires et des publicistes comme Mirabeau appelaient alors « l'agiotage » (on dirait aujourd'hui la spéculation financière) sur les changes monétaires, les compagnies à action de type *Compagnie des Indes* et bien sûr le commerce colonial³⁵. La plupart des spéculateurs européens remarquent l'envolée variable mais rapide des prix des denrées coloniales dans les

34. Jean-Michel DEVEAU, *La traite rochelaise*, Paris, Karthala, 1990, p. 30-31, montre les effets rassurants sur les investisseurs, toujours très sensibles aux risques, du versement des primes au tonnage à partir de l'Arrêt de 1784 qui encourage les armements en traite des négociants-armateurs rochelais.

35. Jean BOUCHARY, *Les compagnies financières à Paris à la fin du XVIII^e siècle*, Paris, M. Rivière éd., 1940-1942, 3 vol.

ports de France après 1783. Cette hausse des cours des denrées antillaises constitue une excellente opportunité spéculative, par l'assurance de gagner au Havre à tous les coups. Cette excellente opportunité commerciale est vite remarquée des maisons de banque et de négoce de Paris ou d'autres places de commerce européennes qui commanditent au Havre plusieurs établissements de négociants venus d'autres ports français et même de l'étranger. Ainsi, la banque Le Couteux & Cie de Paris commandite l'armateur malouin Jean Laurent Ruellan établi au Havre après 1782. Ruellan multiplie ses opérations de négoce et d'armement dans divers trafics en droiture, les paquebots du roi, les importations de tabacs pour la Ferme générale, le commerce avec les États-Unis, mais la traite négrière représente sa principale activité de 1785 à sa mort en 1791 avec 11 expéditions, dont certaines en association avec la société Miles Barber père & fils de Liverpool, propriétaires de deux factoreries de captifs en Afrique. Le succès négrier fulgurant de Ruellan & Cie au Havre l'engage à vouloir contrôler plus étroitement la filière verticale atlantique. L'armateur étend ses relations commerciales avec le Nord européen (Hambourg, Riga, Göteborg, Saint-Petersbourg), les marchés plus traditionnels (Londres et Cadix), d'une part, et acquiert pour 500.000 livres en février 1791, une habitation à sucre de 207 carreaux et 309 captifs dans le sud de Saint-Domingue, d'autre part³⁶. Cette ascension commerciale trop rapide présente une certaine opacité qui explique sans doute pourquoi Ruellan se donne la mort quelques mois plus tard.

Ce n'est pas non plus le fait du hasard si, entre autres, de puissants négociants-manufacturiers et planteurs, comme Ernst Schimmelmann de Copenhague³⁷, ou des fermiers généraux comme Bréant s'associent un temps dans les opérations négrières havraises des Foäche, si les grands négociants spéculateurs Daniel Meinertzhagen de Brême ou Jean Daniel Cogels d'Anvers figurent sur le répertoire de l'armateur havrais André Limozin, si la banque parisienne Rougemont & Hottinguer s'intéresse de près aux denrées coloniales négociées à la Bourse du Havre, inaugurée en 1784, par l'entremise de la société havraise Amet Ronus & Cie pour le compte de leurs associés

36. Michel ZYLBERBERG, *op. cit.*, p. 211.

37. Paul Erdman ISERT, *Voyages en Guinée et dans les îles Caraïbes en Amérique*, Paris, Karthala, 1989, p. 17, Ernst Schimmelmann exerce la fonction de ministre des Finances du Danemark, manufacturier, négociant-armateur et propriétaire d'habitations sur l'île danoise de Sainte-Croix. Embarassé, comme ex-administrateur et actionnaire, par le déficit élevé de la Compagnie danoise du Commerce de Guinée, Schimmelmann soutient le projet sensé d'Isert d'établir une colonie agricole en Afrique au lieu de poursuivre la traite négrière danoise.

commanditaires genevois. En effet, la guerre du sucre entre la France et la Grande-Bretagne bat son plein pour monopoliser les marchés du Nord européen. Les maisons anglaises jouent gagnantes à tous les coups sur les primes ou *drawbacks* de réexportation des sucres en s'établissant des deux côtés de la Manche. Quelques maisons d'armements anglaises comme Collow frères, Haviland Lemesurier & Co ou Miles Barber père et fils³⁸, inquiètes de l'opposition montante en Angleterre contre la traite négrière, trouvent profitable de s'établir au Havre dans ce trafic pour toucher les primes d'état, continuer à commercer avec la nouvelle colonie française de Tobago et spéculer sur les denrées américaines reçues en retour³⁹. Quant aux armateurs négriers havrais, ils trouvent souvent l'intermédiaire anglais bien pratique pour se procurer à moindre frais et au plus vite des captifs à la côte d'Afrique. C'est par l'entremise des factoreries négrières de l'armateur James Jones de Bristol que la maison Foäche frères du Havre acquiert en 1789 une partie de ses cargaisons de captifs en Afrique⁴⁰. La dissolution de la Ferme générale en 1791 nous prive de

-
38. Michel ZYLBERBERG, *Capitalisme et catholicisme dans la France moderne. La dynastie Le Couteux*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001, p. 209-212, par ex. sur les liens entre la banque parisienne Le Couteux & Cie, les armateurs négriers Veuve Grégoire & fils et Ruellan & Cie du Havre et la société anglaise Miles Barber père & fils de Liverpool, établie au Havre en 1787, propriétaire de captivités sur l'île de Los et en Sierra Leone.
39. Stephen D. BEHRENDT, « The Journal Of An African Slaver, 1789-1792, And The Gold Coast Slave Trade of William Collow », in- *History in Africa*, vol. XXII/1995, p. 61-71, William Collow est établi négociant à Londres vers 1768 avant de se lancer dans les armements coloniaux après 1782 puis en traite de mai 1787 depuis Londres et Le Havre jusqu'en déc. 1791, très probablement suite à la faillite retentissante du négociant-armateur James Rogers de Bristol survenue en 1787. Public Record Office, Kew, *Chancery*, C 107/9, Chancery master's exhibits in the cause James Rogers a bankrupt, in the calendar of Chancery master's exhibits, I, f° 85, 01/06/1787 et 10/10/1787, Rogers correspond au Havre avec les Féray et la société anglo-suisse Staples Guex & Co pour les ventes de tabacs nord-américains. Les agents de la factorerie de Collow sur la Côte de l'Or sont le capitaine-facteur Thomas Eagles, assisté de Johnston et Mc Elheran. William Collow, qui adresse à sa factorerie ses 10 voyages négriers armés au Havre, devient, après le *concern* négrier Camden Calvert & King, le deuxième armateur négrier anglais en contrôlant 15% du trafic sur cette côte. Collow demeure le seul intéressé connu de tous ses voyages de traite expédiés depuis Le Havre. Collow cesse ses armements négriers en 1795 après avoir été associé dans certaines expéditions avec James Morrison, John Mc Kenzie, Robert Forbes jusqu'en 1789 puis avec Daniel Bernard, Charles Jon Wheeler et Edward Higgins. William Collow réside à Londres, Mitre Court, Milk Street, de 1768 à 1783 puis au 12, Broad Street Buildings jusqu'en 1819.
40. David RICHARDSON, *Bristol, Africa and the eighteenth century slave trade to America*, vol. 4, *the final years, 1770-1807*, Bristol Record Society et University of Bristol, 1996, p. 124, le négrier anglais *Friends*, 142 tx, 4 canons, appartenant à John Powell & Co de Bristol est affrété en 1787 pour le compte de Delannoy & Donovan du Havre sous le

la suite de la série des prix des denrées coloniales mais on sait avec l'étude de Guy Antonetti sur la banque Greffulhe Montz & Cie de Paris que l'apogée des spéculations est atteint dans les mois suivant la grande révolte servile de l'été 1791 à Saint-Domingue avant de s'achever par des crises commerciales successives d'une rare violence en Europe jusqu'à l'automne 1792⁴¹. De ce fait, la demande sur les denrées coloniales reste encore très forte jusqu'au milieu de l'année 1792, d'autant que les marchés européens restent approvisionnés car les armateurs cherchent par tous les moyens possibles à se faire payer des colons qui leur ont acheté des marchandises ou des captifs. Cela explique d'ailleurs pourquoi les tonnages de droiture se maintiennent à un niveau élevé au Havre, en dépit des difficultés commerciales croissantes des Havrais aux colonies. Il n'en est bien sûr plus de même pour la traite négrière dont l'indice des tonnages recule au Havre depuis 1787 en raison des risques de guerre en Europe puis à cause des immenses conséquences commerciales et politiques provoquées par le soulèvement de Saint-Domingue et la guerre générale en Europe.

Tard venu dans le grand commerce atlantique du XVIII^e siècle, Le Havre opère après 1730 un spectaculaire rattrapage du nombre de ses expéditions coloniales sur les autres grands ports marchands français. Toutefois les expéditions pour la côte d'Afrique et les Antilles apparaissent toujours minoritaires en tonnage dans le mouvement portuaire havrais. La droiture demeure tout au long du siècle le principal trafic colonial au Havre. Elle est la constante du commerce

commandement du capitaine François Joseph Guillet parti le 04/06/1787 pour la Côte d'Or où il charge des captifs pour Port-au-Prince touché le 16/02/1789. Les navires de Liverpool sont plus nombreux à se livrer à ce type d'expédition négrière francisée. ADSM, 124 J/9, « j'ai été chez mr James Jones, qui vous assure de son respect, il n'a pas reçu de nouvelles de la coste de depuis le mois d'avril, on lui marquoit quil y avoit 300 nègres de prest et quils esperoient en avoir plus de 400, lors de l'arrivée de la *Seine*.», lettre du capitaine Girette du *Jérémie* à Foäche frères du Havre, 11/08/1789. Les Foäche contractent aussi des captifs avec Miles Barber fils du Havre en 1791 aux Îles de Los. Joseph. E. INIKORI, « Market structure and the profits of the British Slave Trade in the late eighteenth century » in *Journal of Economic History*, XLI, 1981, p. 752, « In the late eighteenth century, James Jones dominated the slave trade of Bristol even more than John Dawson dominated that of Liverpool. ». Jones arme 26 % du tonnage négrier de Bristol soit 3.045 tx seul ou en association. Son frère Thomas Jones arme 11 % du tonnage total de Bristol. A eux deux, les Jones contrôlent 40 % de la traite négrière de Bristol à la fin du XVIII^e siècle. James Jones, habite Pennywell Lane en 1787, membre puis directeur (*warden*) en 1794 de la *Society of Merchant Venturers* de Bristol, décédé le 21 mars 1795.

41. Guy ANTONETTI, *Greffulhe, Montz et Co, une maison de banque à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Cujas, 1963.

colonial havrais durant tout le XVIII^e siècle. La traite havraise connaît un décollage plus confidentiel de ses armements jusqu'à la guerre de Sept Ans.

La mise en œuvre à Saint-Domingue de la politique coloniale de Choiseul après 1763 dope littéralement les armements négriers du Havre à partir de 1773. À l'autre extrémité de la chaîne commerciale, les Havrais affermissent leurs relations d'affaires avec les marchés du Nord européen, notamment avec les villes hanséates, les ports scandinaves et la Russie. C'est toutefois avec l'expansion de la spéculation internationale consécutive à la guerre d'Amérique que les armements coloniaux havrais atteignent leur apogée.

Cependant, en dépit de l'apparente activité du nombre des armements, la droiture havraise traverse une grave crise commerciale en raison de la concurrence internationale très vive à Saint-Domingue puis des graves perturbations financières ou des crises politiques apparues dans les états du Nord européen. La traite havraise connaît de son côté une croissance sans précédent du nombre de ses expéditions après 1783. Les armateurs, soutenus par les primes d'État, réajustent leurs méthodes mercantiles par le recours de plus en plus fréquent à la traite négrière étrangère. Mais à la veille de la Révolution de 1789, le milieu négociant du Havre concentre dangereusement ses efforts sur les seuls échanges atlantiques, sans vouloir élargir son horizon commercial aux marchés de l'Océan indien.