

## Liverpool dans la traite transatlantique : impératifs et pratiques des pères de la cité

Olivette OTELE  
(Université Paris XIII, CRIDAF)

L'année 1698 signe la fin du monopole de la *Royal African Company*, un organisme créé par le duc de York en 1672 dans le but de faire du commerce avec l'Afrique. À partir de cette date un certain nombre de villes anglaises se mettent à participer activement au commerce transatlantique. Le nombre de navires en partance pour l'Afrique augmente d'une manière importante et cela jusqu'à l'abolition de la traite britannique en 1807. L'on passe de 20 000 bateaux par an affrétés pour le commerce transatlantique à 30 voire 45 000 bateaux dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>.

C'est dans ce cadre général que commence la participation de Liverpool à la traite, dès 1700, lorsque le navire le *Blessing* est envoyé vers les côtes de Guinée. Si cette première tentative est couronnée de succès, jusqu'aux années 1730, ce sont Londres et Bristol qui dominent ce commerce, Liverpool prenant le relais à la fin des années 1730 jusqu'en 1807. Graduellement, la ville s'impose comme le point de départ principal de la traite transatlantique anglaise. De 50 navires affrétés pour l'Afrique dans les années 1750, le port passe à une centaine de navires vers les années 1770. Si cette progression ralentit au cours de la guerre d'Indépendance américaine c'est à dire entre les années 1775 et 1783, le commerce reprend après cette date et Liverpool envoie entre 120 et 130 navires par an dans les années 1790. Il a été établi qu'entre 1780 et 1807, Liverpool fait affréter près des trois quarts des navires britanniques qui participèrent à la traite des esclaves et on a d'ailleurs conclu, peut-être un peu trop

---

1. David RICHARDSON, "Liverpool and the English Slave Trade", in- *Transatlantic Slavery Against Human Dignity*, (ed.) Tony Tibbles, Liverpool, Liverpool University Press, 2005, p. 67.

hâtivement<sup>2</sup>, que Liverpool était uniquement un port négrier. En effet, la ville s'est aussi intéressée au commerce du sucre et du tabac, les marchands de Liverpool ayant commencé à importer le tabac produit dans les plantations de Virginie dans les années 1640. Si dans la décennie qui suit, ce commerce occupe une place stable mais minime dans l'économie de la ville, les importations de tabac sont passées de 600 tonnes vers 1660 à près de 1600 tonnes en 1711<sup>3</sup>. Les marchands qui s'intéressent à ce commerce, peu nombreux à l'origine (ils sont une dizaine en 1650), et disposant de peu d'expérience en matière de commerce avec les colonies d'outre atlantique, voient alors les gains substantiels générés par le commerce du tabac puis du sucre attirer peu à peu des investisseurs de divers corps de métier, les historiens Gail Cameron et Stan Crooke<sup>4</sup> ayant établi que vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle des propriétaires terriens avaient commencé aussi à financer le fret de bateaux pour le commerce en droiture. Cette participation variée diminue cependant peu à peu au profit d'une oligarchie de marchands intéressés par le commerce du tabac et du sucre. À partir de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, ils développent leur activité dans une ville commerciale dont l'activité économique s'organise autour de deux mouvements essentiels : d'un côté, Liverpool importe du tabac et du sucre ; de l'autre, elle exporte de la main d'œuvre car les planteurs installés outre atlantique manquent cruellement de travailleurs tout au long des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. C'est dès 1648 que la mairie a envoyé des mendiants, des adolescents et des gens désargentés afin de travailler dans les plantations de tabac et de sucre. Tout cela a pour but de diminuer les charges de la ville dispensées pour le secours de ces personnes dans les hospices ou dans les maisons de correction. Les marchands vont également chercher de la main d'œuvre bon marché en Irlande, l'utilisation d'Irlandais ayant commencé pendant le règne d'Oliver Cromwell entre 1649 et 1658. Celui-ci, à la tête des armées, mena en effet une répression féroce contre les catholiques irlandais, lesquels furent déportés aux Antilles. La recherche de cette main d'œuvre irlandaise s'élargit géographiquement, les marchands de Liverpool allant chercher des travailleurs engagés dans les fermes isolées irlandaises, près de Dublin, de Drogheda puis dans les villages

---

2. *Ibid.*, p.68.

3. Gail CAMERON and Stan CROOKE, *Liverpool, Capital of The Slave Trade*, Liverpool, Picton Press, 1992, p.14.

4. *Ibid.*, p.16.

du Lancashire au nord de l'Angleterre. Selon Paul Clemens<sup>5</sup> qui a établi que, vers les années 1670, les marchands de Liverpool recrutèrent 30 à 40 personnes par an pour la région nord américaine de Chesapeake, ce chiffre passe à 300 personnes par an entre 1680 et 1700. La ville fidèle à la couronne est choisie en outre en 1715 comme lieu de procès pour les prisonniers jacobites écossais. 639 personnes sont alors condamnées à travailler dans les plantations nord américaines et antillaises et l'on y recrute aussi des apprentis, jeunes garçons âgés au début de leur service de 14 ou 15 ans qui devaient travailler à bord pendant 7 ans avant d'accéder au grade supérieur, le capitaine ayant pour seule obligation de leur fournir des vêtements et de les nourrir. Les archives de la ville révèlent encore que dans les années 1705, 13 personnes entre sept et quatorze ans sont envoyées en Virginie et en Caroline du Nord afin d'y travailler<sup>6</sup>. Trouver et envoyer des travailleurs dans les colonies antillaises et américaines est ainsi un commerce intéressant pour nombre de marchands et on voit Sir Thomas Johnson bénéficier de £1000 pour avoir fait transporter 130 prisonniers outre atlantique.

Si fournir des travailleurs pour les colonies fut longtemps une activité lucrative pour les marchands de Liverpool, ceux-ci acquièrent cependant dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle une place de choix dans le commerce transatlantique en se spécialisant dans l'esclavage. Nombre d'historiens ont spéculé sur les raisons qui ont contribué à cet enrichissement phénoménal de la ville. Londres et Bristol accèdent à une place de choix dans le commerce transatlantique en investissant dans le tabac, le sucre, les esclaves et dans d'autres secteurs d'activité. Liverpool devient vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle spécialisée dans le commerce des esclaves. Les historiens ont vu plusieurs raisons à cette forme particulière de spécialisation. Pour les uns, ce serait parce que Londres et Bristol ont le monopole du commerce du tabac et du sucre que Liverpool se serait tournée vers la traite négrière. Pour d'autres, il est aussi question de l'esprit d'initiative des marchands de Liverpool comme élément déterminant dans cet enrichissement. Pour d'autres, la richesse de l'arrière pays explique l'hégémonie de Liverpool.

C'est sur ce débat que nous aimerions revenir afin de tenter de comprendre les impératifs des « pères de la cité » de Liverpool, lesquels, en traitant plus d'un million d'esclaves, firent de cette ville le plus grand port négrier d'Europe.

---

5. Paul G. E. CLEMENS, "The Rise of Liverpool, 1665-1750" in- *The Economic History Review, New Series*, Vol. 29, n° 2, 1976, p. 213.

6. Gail CAMERON and Stan CROOKE, *op. cit.*, p.15.

*Aux origines d'un succès : un ensemble de conditions favorables*

Au XVII<sup>e</sup> siècle, avant d'être intéressés par le tabac, les marchands de la ville de Liverpool ont investi dans la vente de sel et de charbon. Le sel, destiné aux pêcheurs d'Amérique du Nord, était traité dans la raffinerie de sel qui émergea au début du XVII<sup>e</sup> siècle, le produit étant particulièrement prisé par les usines de savons et par les poteries. Liverpool produisant plus qu'il était nécessaire, le surplus de sel, et plus tard de charbon, est exporté vers de nouveaux marchés d'Europe du Nord et d'Amérique du Nord, notamment vers ceux du Groenland et de Terre-Neuve. Le charbon, exploité essentiellement dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, est utilisé dans les raffineries de sel et de sucre ainsi que dans l'industrie du verre. Ces succès commerciaux permettent à Liverpool de développer ses moyens de transports et l'activité portuaire. C'est la raison pour laquelle l'ouverture officielle du commerce transatlantique aux villes de province en 1698 ne prend pas Liverpool par surprise car la ville possède déjà une flotte d'environ une centaine de bateaux vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Par ailleurs, alors que Liverpool entretient aussi des liens étroits avec les pays de Galles, avec l'Irlande et avec l'île de Man, les échanges avec le reste du monde augmentent. Il devient nécessaire d'améliorer à nouveau le port et, en 1720, sept nouveaux docks sont aménagés pour protéger la cargaison et permettre un déchargement plus aisé.

Dans ce contexte de progrès de l'équipement portuaire, le nombre de navires destinés à la traite négrière s'accroît régulièrement. Si, en 1710, un navire sur 50 y participe, le rapport est de un sur 30 en 1730, puis de un sur cinq en 1750. Dans les années 1770, un navire sur trois est un négrier. Mais la progression diminue au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Alors qu'elle concerne un bateau sur sept en 1800, la traite n'en implique plus qu'un sur 24 en 1807, année de l'abolition de l'esclavage. Stimulé par les demandes des marchands négriers, l'industrie de la construction navale connaît un essor très important. Parce qu'il faut des navires bien spécifiques pour les eaux tropicales, Liverpool devient un chantier naval incontournable pour les navires négriers. De 1782 à 1807, 61 des 161 navires négriers anglais à destination de la Jamaïque sont construits à Liverpool. Vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, sur les cinq navires négriers qui sont construits dans le pays, deux viennent de Liverpool.

Ces chiffres étant rappelés, on peut essayer de connaître l'identité de ces entrepreneurs perçus par certains comme audacieux et par d'autres comme étant des négociants peu scrupuleux et analyser la manière dont ils organisèrent des voyages transatlantiques qui nécessitèrent des fonds conséquents. À titre d'exemple, il fallait être à même d'embaucher un équipage de 40 à 50 hommes, dont certains comme les charpentiers ou les marins de métiers étaient qualifiés alors que d'autres étaient employés à la garde des esclaves<sup>7</sup>. Il fallut ainsi prévoir des provisions pour ces membres d'équipage et pour les esclaves, penser à acheter des produits prisés par les partenaires africains et veiller à ce que le voyage soit aussi court que possible. Certains voyages ont rapporté des gains très importants. En 1737, les profits du *Lively* s'élèvent ainsi à 300%. Ceux du *Ann*, qui effectue deux voyages, en 1751 et en 1753, s'élèvent à 200%. On a estimé qu'entre les années 1783 et 1793 le profit annuel des voyages transatlantiques a atteint près de 214 000 livres sterling. Pourtant ces expéditions pouvaient tourner au désastre et faire perdre aux actionnaires la totalité de leur investissement. D'une manière générale les retours sur investissements oscillent entre 8 et 10% tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le commerce négrier étant avant tout basé sur la spéculation, les compagnies se créèrent pour une expédition avant de se dissoudre aussitôt après que les dividendes aient été redistribués. Les partenaires qui font affréter les bateaux de Liverpool viennent du Lancashire, de Cumbria, du Yorkshire et de l'Ouest des Midlands, soit du Nord de l'Angleterre. Dans la majorité des cas, les capitaines et les actionnaires principaux sont originaires de Liverpool ou de ses environs. Leur nombre varie de trois à dix et il n'est pas rare que d'occasionnels investisseurs participent dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est cependant un petit nombre d'entre eux qui forment l'élite commerciale de Liverpool : les familles Blundells, Crosbies, Heywoods, Earles ou Tarletons. Parmi ces marchands, un certain nombre acquiert des responsabilités politiques. John Tarleton devient ainsi maire de Liverpool en 1764. Sa fortune qui s'élevait à 6 000 Livres sterling en 1748 passe à 80 000 Livres en 1773. David Richardson<sup>8</sup> a démontré de quelle manière ceux qui participèrent à la création de la compagnie d'assurance ou des banques se sont fortement impliqués dans la cité. Le négrier Thomas Leyland, qui co-

---

7. Olivette OTELE, *Histoire de l'esclavage britannique, des origines de la traite transatlantique aux prémices de la colonisation*, Paris, Michel Houdiard Editeur, 2008, p.129-139.

8. D. RICHARDSON, *op. cit.*, p.72.

fonda la *Bank of Leyland and Bullins* en 1783, fut élu maire de Liverpool à plusieurs reprises. En 1787, 37 des 41 membres du conseil municipal participent à la traite négrière.

La traite négrière stimule d'autres industries comme la métallurgie. Liverpool devient ainsi un centre important pour les activités utiles au maintien en captivité des esclaves, par exemple la fabrication des manilles, des menottes, des fers forgés servant à marquer les esclaves ou des speculums utilisés pour les forcer à manger et de tous les ustensiles en cuivre et fonte qui sont vendus en Afrique. L'on voit également se développer les systèmes d'assurance sophistiqués avec à leur tête les principales familles négrières, comme les Heywoods et les Tarletons. Dans une ville qui compte nombre de banques, le système financier basé sur l'utilisation du billet de change fonctionne parfaitement tout au long de l'histoire de la traite. Kenneth Morgan<sup>9</sup> a d'ailleurs montré que ce système présentait des similitudes avec le chèque bancaire moderne, la seule différence résidant dans le fait qu'il n'était pas nécessaire de passer par une banque. Le marchand nord américain qui désirait payer les marchandises vendues par Londres achetait un billet de change à un intermédiaire nord américain. Le billet envoyé à Londres, le marchand américain s'engageait à fournir de l'argent au marchand londonien dans des délais que négociait l'intermédiaire, pratique qui permettait au marchand nord américain d'avoir une échéance de 3 à 6 mois pour payer sa dette.

Par ailleurs, la position géographique du port contribua à l'essor de Liverpool. En plus d'avoir un accès vers l'Atlantique, le port était en effet à proximité de l'Ile de Man ce qui permettait aux produits de contrebande en provenance des Indes d'être entreposés sur l'île avant d'être récupérés par les capitaines de Liverpool, ces derniers étant chargés de vendre ces produits en Afrique et aux Amériques. Le commerce d'interlope fut également largement développé par les marchands de Liverpool et, dès leur entrée dans le commerce des esclaves, les marchands de Liverpool figurent parmi ceux qui font fournir des esclaves aux colonies espagnoles. Cela compensait quelque peu le monopole qu'exerçaient les marchands de Bristol en Jamaïque.

---

9. Kenneth MORGAN, *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, p. 74-76.

*L'opportunisme des pratiques commerciales*

Les colonies ont besoin de main d'œuvre afin d'augmenter la production de tabac et de sucre. Liverpool a développé depuis le XVII<sup>e</sup> siècle des systèmes d'échanges avec les comtés du Nord de l'Angleterre. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la ville compte parmi ces principaux partenaires les comtés de Lancashire, de Cheshire et de Staffordshire à qui elle achète du cuivre, de la pacotille, de l'alcool, des armes à feu et de la poudre de canon. C'est aussi dans ces comtés que sont installées fonderies et industries textiles. Vers les années 1720, des nouveaux canaux vont permettre à Liverpool de développer des échanges avec Manchester et Birmingham. Le coton de Manchester est exporté par les marchands de Liverpool vers les colonies des Antilles britanniques avant d'être illégalement introduit dans les colonies espagnoles. D'autre part, ces marchands recommandent à leurs capitaines de déclarer systématiquement à la douane qu'ils importent des quantités de tabac très abimé ce qui fait que leurs cargaisons sont exonérées de taxes. Les archives analysées par Paul Clemens révèlent que, dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, environ 25% du tabac achetés par les capitaines de Liverpool sont consignés comme étant endommagés. Ils paient jusqu'à 20% de taxe en moins que leurs concurrents de Londres ou de Bristol. Ce tabac est revendu dans les villes du Nord-Ouest de l'Angleterre.

Si l'intérêt de Liverpool pour le tabac et le sucre dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle conduisent la ville à intensifier ses échanges avec les Amériques, ce sont aussi les liens commerciaux étroits que Liverpool entretient avec les autres villes qui lui permettent d'acquérir une place de choix dans le commerce transatlantique.

Parce que les marchands cherchent des fournisseurs qui peuvent leur vendre du tabac à bas prix, ils ne choisissent pas un ou deux fournisseurs importants mais s'adressent à des petits planteurs installés plus au nord ou plus dans les terres en Amérique du Nord. Les agents installés dans les colonies achètent du tabac et du sucre avant que le bateau en provenance de l'Afrique n'arrive. Les esclaves sont débarqués rapidement afin d'affréter le bateau en partance pour l'Europe. Ce n'est qu'ensuite que les esclaves sont vendus. Ceci diminuait d'une manière substantielle la durée et donc les coûts du voyage transatlantique. En outre, contrairement aux habitudes des marchands de Bristol et de Londres, les agents n'étaient pas payés au pourcentage des ventes. Ils avaient un revenu fixe qui avait été

négocié préalablement. Ces agents étaient tout comme les marchands installés en métropole, polyvalents. En effet, à Londres et à Bristol, l'on avait des négociants en sucre, en tabac, ou encore en esclaves. À Liverpool, lorsque le prix du sucre diminuait, les marchands vendaient leurs esclaves aux planteurs de tabac d'Amérique du Nord dans le tabac et vice et versa. Après le scandale de la *South Sea Company*, il apparaît que si les marchands de Liverpool tiennent une place de choix dans le commerce d'esclaves, les agents de Londres en revanche dominant le marché des intermédiaires. En effet, d'un côté les planteurs avaient besoin de crédits dont la durée pouvait attendre douze mois. De l'autre côté, les marchands de Liverpool avaient besoin de moyens financiers rapidement accessibles afin d'acheter des esclaves en Afrique. Les agents londoniens deviennent à la fois garants pour les planteurs et les banquiers pour les marchands. Cette double fonction leur permet d'augmenter leurs commissions et de pouvoir ainsi participer, aussi bien au commerce négrier qu'au commerce en droiture. Les agents de Liverpool ne sont pas les seuls à être payés d'une manière différente des pratiques en cours. Les capitaines sont moins bien payés que ceux de Londres ou Bristol. Ils ne sont pas ou peu autorisés à prendre des esclaves à bord pour leur compte.

En 1720, un scandale financier éclate. Suite au traité d'Utrecht (1713) qui officialise la fin de la guerre de succession à la couronne d'Espagne, l'Angleterre se voit accorder le droit de fournir des esclaves aux colonies espagnoles. La *South Sea Company* qui a eu le contrat ne peut fournir le nombre d'esclaves requis et ses actions baissent vertigineusement. Au terme de ce scandale financier, Londres perd la place privilégiée qu'elle occupait dans les échanges. Bristol devient le premier port négrier alors que Liverpool menace la place de Londres dans le commerce transatlantique. C'est aussi au cours de ces années 1720 que l'industrie du tabac connaît quelques difficultés. Les marchands de Liverpool, très engagés dans ce commerce, concentrent leurs efforts sur l'industrie du sel et de la laine et plus généralement sur l'industrie textile. La demande en sucre et en tabac augmente à nouveau vers les années 1730. Bristol ne répond pas favorablement à la demande en tabac mais se concentre sur le sucre. Londres se concentre sur le tabac et souffre d'une trop grande spécialisation des capitaux. C'est à dire que les marchands spécialisés dans ces deux types d'industries à Londres n'unissent pas leur force financière pour avoir un poids plus grand. L'augmentation de la demande en sucre signifie un besoin accru en main d'œuvre. Les marchands de Bristol

répondent aux demandes des marchés jamaïcains alors que Liverpool répond à ceux de La Barbade, des Iles britanniques des Petites Antilles (Leeward Islands) et, à un degré moindre de Jamaïque. Les marchands de Liverpool fournissent 50% des esclaves dont les planteurs de la Barbade ont besoin tout en continuant d'en envoyer en Amérique du Nord, notamment à Charleston, dans le Massachussets, spécialisé dans la production de riz. En Afrique, ils obtiennent des esclaves en offrant des prix avantageux sur les cordes et le tissu par exemple. Ces derniers produits sont aussi vendus aux pays près de la mer Baltique et ces pays obtiennent du fer forgé qu'ils vendent essentiellement en Gambie. Cette diversification donne un aperçu du sens de l'opportunisme commercial des marchands de Liverpool, une propension qu'il convient de souligner pour expliquer leur fortune.

Cette diversification les conduit au commerce des esclaves. Après les années 1720, on constate, à l'instar de ce qu'a montré Paul Clemens s'agissant de Forster Cunliff et Richard Gildart, que les entrepreneurs investissent massivement dans l'achat et dans la vente d'esclaves. Ayant chargé leurs agents d'aller à Chesapeake, ces derniers y ont ouvert des entrepôts pour stocker le tissu et d'autres produits finis fabriqués en Angleterre, puis préparé et stocké les marchandises produites localement afin que, dès l'accostage du navire, il n'y ait plus qu'à charger la cargaison destinée à l'Angleterre. À la même époque, Londres et Bristol perdaient du temps à essayer de vendre leurs cargaisons de produits anglais à des marchands locaux qui les payaient bien souvent en cargaison de tabac. Ces mêmes agents étaient chargés de vendre les esclaves ramenés par les navires de Liverpool. Dans cette perspective, ils utilisèrent les méthodes déjà utilisées par les marchands de Londres et de Bristol qui disposaient également d'agents chargés de vendre les esclaves.

Un changement intervint dans les années 1730. L'industrie du sucre souffrant de ralentissement, les marchands de Liverpool refusèrent en effet que les paiements pour les esclaves soient effectués en cargaison de sucre. Les lettres de change étaient dorénavant exigées, ce qui leur donna une plus grande marge de manœuvre. Les capitaines pouvaient désormais, après avoir vendus les esclaves, soit retourner en Afrique pour acheter les produits les plus prisés par les planteurs, soit continuer en Amérique du Nord pour acheter des produits prisés par les planteurs ou par les Anglais, ces déplacements de capitaux permettant de donner de l'envergure à leur commerce.

Liverpool continue de fournir le Nord de l'Amérique et les régions précédemment citées en produits finis et en esclaves. Ces régions sont

à leur tour influencées par le boom dans l'industrie textile initié et développé par les marchands de Liverpool. La Caroline du sud qui faisait essentiellement la culture du riz se tourne, avec la Virginie, vers la production de l'indigo destinée à l'industrie textile britannique. Les Antilles et certaines régions du Nord continuent de dépendre de la vente de main d'œuvre africaine contrôlée par les marchands de Liverpool même si l'on préfère en Amérique du Nord se concentrer avant la guerre d'Indépendance (1775-1783) sur le *breeding* c'est à dire la reproduction d'esclaves comme source interne de main d'œuvre. Après la révolution de Saint-Domingue (1791-1804), les prix augmentent, les planteurs britanniques pris de panique tentent d'augmenter la taille de leur plantation en acquérant plus de terre. La main d'œuvre est nécessaire, ils demandent plus d'esclaves.

#### *La connaissance des marchés africains*

Le fonctionnement et les fluctuations des marchés dépendent bien sûr également de l'évolution des marchés africains où, comme l'ont montré Stephen Behrendt et David Richardson, divers facteurs déterminent le prix des esclaves. Le premier a trait aux avatars inhérents aux concurrences entre Anglais et Français.

C'est le marchand de Liverpool William Davenport qui initie le commerce négrier britannique dans les régions d'Old Calabar et du Cameroun. À Nouveau Calabar, Bonny et Vieux Calabar, les Britanniques dominent le commerce dans ces régions de 1780 à 1807. Pourtant dans les années 1780, les Français menaçaient les comptoirs britanniques en Afrique, et plus particulièrement dans la région située au nord de Luanda et dans la baie du Bénin. Le commerce britannique dans la région a d'ailleurs diminué entre 1788 et 1789 car le marchand français Landolphe a fait bâtir des entrepôts fortifiés à l'embouchure de la rivière Formose. Il devient donc difficile aux Britanniques d'accéder au Bénin d'autant plus qu'ils refusent de payer les frais de douane exigés par Landolphe. Pourtant, on doit remarquer que le marchand de Liverpool James Penny, qui avait jusqu'alors des comptoirs à Ambriz, se révèle être le seul britannique à même de faire face à la concurrence française dans cette région. De plus les marchands de Liverpool fournissent les Français situés en Angola en équipement de guerre, ce qui va leur permettre de remplacer les Français après la première abolition de 1794. Dès lors, l'Afrique

centrale et l'Afrique de l'Ouest sont, selon Stephen Behrendt<sup>10</sup>, le second marché le plus important pour le commerce britannique. Pourtant, après ces années, les marchés d'esclaves africains varient d'une manière importante. En effet, les marchands locaux contrôlent le cycle des marchés dans la baie du Bénin après cette date. Ces difficultés ont bien souvent conduit les entrepreneurs britanniques à chercher d'autres zones d'échanges. Le marchand de Liverpool Francis Ingram qui avait été le premier britannique à s'installer à Porto-Novo a vu le nombre d'esclaves acquis passer de 200 dans les années 1780 à 3000 vers 1790. En Afrique les marchands travaillent de manière individuelle. Ils établissent des relations privilégiées avec les partenaires locaux. Les choses ne vont pas toujours comme ils le souhaitent, notamment entre les années 1793 et 1795. Les exportations britanniques diminuent d'un huitième. En 1793, le marchand de Liverpool William Boats envoie trois de ces navires en Angola acquérir des esclaves. Il entame ainsi une nouvelle relation avec les partenaires locaux dans la région.

Les guerres internes dictent aussi les marchés et les prix pour les Européens. Behrendt a montré combien les razzias effectuées par les Dahoméens sur Porto Novo vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle ont affecté les marchés d'esclaves et obligé les marchands d'Oyo à se diriger vers Lagos. Ce sont Ouidah et Porto qui ont le plus souffert de ces razzias qui entraînaient la pénurie d'esclaves et l'augmentation de leur prix. Ce phénomène ne semble pas toutefois avoir affecté la fortune des marchands de Liverpool, même s'il a entraîné des fluctuations importantes. L'augmentation des prix est d'ailleurs motivée par l'évolution de la conjoncture aux Antilles. Ainsi, après la révolution de Saint-Domingue, les marchands français et britanniques manquaient cruellement de main d'œuvre. En outre, la menace abolitionniste croissante conduisit nombre de marchands de Liverpool à acheter des esclaves en grande quantité ce qui eut pour conséquence une augmentation du prix des esclaves dans certaines régions d'Afrique centrale et d'Afrique de l'Ouest.

Afin de comprendre ces fluctuations et la manière dont les partenaires britanniques et africains les appréhendent, il est également nécessaire d'évoquer les divers systèmes d'échanges qui ont cours à cette époque. Paul Lovejoy et David Richardson ont suggéré que les crédits accordés par les Européens aux Africains ont facilité la

---

10. Stephen D. BEHRENDT, "The Annual Volume and Regional Distribution of the British Slave Trade, 1780-1807, in- *The Journal of African History*, Volume 38, n°2, 1997, p. 197-211.

capture, le déplacement des esclaves vers les zones d'achat et facilité l'achat et la culture des terres aux Amériques, les deux historiens affirmant que sans ces crédits le commerce transatlantique britannique n'aurait pas eu l'ampleur prise. En Afrique, les marchands africains et britanniques se sont entendus sur un type de crédit qui, tant en réduisant les risques liés à l'avance de fond pour les Européens, a permis aux Africains d'être plus concurrentiels sur le marché transatlantique. Ces formes de crédits variaient selon les régions mais la force des marchands britanniques, et ceux de Liverpool en particulier, furent leur capacité à s'adapter à ces méthodes impulsées par les politiques des élites africaines qui fournissaient les Européens en esclaves. Si d'autres européens accordent eux aussi des crédits aux africains, d'après Lovejoy et Richardson, les Britanniques furent les plus grands créanciers de Old Calabar, l'une des régions qui a fourni le plus d'esclaves aux Européens jusqu'en 1807. Le système qui existait à Old Calabar fut particulièrement exploité par les Européens. Les marchands anglais livraient des marchandises aux Africains qui pouvaient les payer soit en produits locaux, selon la manière dont les deux partis s'étaient entendus, soit en esclaves. En l'absence de moyens de paiement, les Africains laissaient des personnes, souvent des proches, en gage, le temps d'aller récupérer des esclaves. Si le paiement n'était pas effectué à temps, ce sont les personnes laissées en gage qui étaient transportées aux Amériques. Les historiens, sur la base de témoignages de capitaines de navires, soulignent que les personnes laissées en gage semblent avoir survécu en plus grand nombre à la traversée transatlantique et que les cas où les capitaines décidaient de ne pas attendre le paiement avant de partir aux Amériques restaient rares.

D'autre part, dans ce contexte marqué par l'élaboration de pratiques montrant qu'on essayait d'établir des liens durables et des liens de confiance, on doit souligner que le recours au système de gage est demeuré tout au long de l'histoire de la traite, alors que ce type de méthodes efficaces ne fut jamais pratiquée pour sauvegarder les crédits accordés aux planteurs d'origine européenne qui vivaient aux Antilles. Les historiens s'accordent donc pour dire que ces crédits ont contribué à l'augmentation des exportations d'esclaves, notamment dans la baie de Biafra au XVIII<sup>e</sup> siècle, le nombre annuel d'esclaves transportés au cours des trente premières années du XVIII<sup>e</sup> siècle étant estimé à 3000, puis à 12 000 par an entre 1730 et 1760. Dans les années 1780 on estime également à 175 400 le nombre d'esclaves acquis dans la baie du Bénin.

Les Britanniques établissent des relations plus étroites avec les partenaires de la baie de Biafra. À la différence de régions d'Afrique qui ont vu le nombre d'exportations de leurs esclaves augmenter à cause de la présence de comptoirs et de forts européens à proximité, les marchands de la baie de Biafra, comme l'ont démontré Richardson et Lovejoy, ont en effet échangé des esclaves contre d'autres produits directement avec les capitaines de navires. Avner Offer<sup>11</sup> a cependant établi qu'il y avait des limites culturelles à ces échanges. En effet, des pratiques qui s'étaient développées entre les marchands européens vivant en Angleterre et leur partenaire antillais n'existaient pas avec les partenaires africains, le système de billet d'échange basé sur la parole et l'honneur de l'acheteur nord américain et antillais n'étant pas introduit par les marchands européens en Afrique où l'on préférait le système des proches laissés en gage.

Un autre facteur a contribué à augmenter la part des Britanniques dans le marché des esclaves. Il s'agit d'après Stephen Behrendt du temps et de la capacité des marchands grâce à leur choix du capitaine à faire arriver les navires aux moments où les marchés d'esclaves ou d'autres produits ont lieu. Parce que le sud de la Guinée et la baie de Biafra correspondent aux régions qui fournissent le plus de marchandises aux Européens au XVIII<sup>e</sup> siècle, il était impératif que les marchands britanniques fassent affréter des bateaux qui arrivent en Afrique pendant la période des marchés. Les marchands africains, quant à eux, déplacent les esclaves vers les côtes pour qu'ils y soient présents cinq mois après les récoltes d'ignames. Ceci signifiait que les navires qui respectaient ces délais de temps pouvaient arriver aux Amériques entre la fin de l'hiver et le printemps ou entre le printemps et l'été. Les esclaves de Guinée et ceux de la baie de Biafra étaient respectivement livrés aux marchés d'Amérique du Nord et des Antilles qui avaient établi leur période d'achat à cette date. Behrendt a démontré que respecter ces cycles maximisait la rentabilité de ces voyages.

On doit donc conclure que c'est la capacité des marchands de Liverpool à créer et à maintenir des liens durables avec les Amériques et les comptoirs africains qui, en générant un cercle vertueux dans la mesure où l'argent de la traite était utilisé dans d'autres industries, semble avoir été les principaux facteurs de la fortune négrière de Liverpool. Dans le cadre de celle-ci, il est peu surprenant que les

---

11. P. LOVEJOY et D. RICHARDSON, *op. cit.*

marchands négriers, comme Richard Pennant, membre du parlement anglais représentant de la ville de Liverpool, aient joué un rôle déterminant dans la vie politique et que certains d'entre eux aient continué illégalement de fournir des esclaves aux nations qui n'avaient pas aboli la traite après l'abolition de 1807. Néanmoins, lorsque la marine royale, véritable police des mers, s'avéra réellement efficace, ces marchands durent également se résigner à se concentrer exclusivement sur le commerce en droiture vers l'Afrique ou vers l'Amérique du Nord.

#### **Bibliographie sélective:**

Stephen D. BEHRENDT, "Markets, Transaction Cycles, and Profits: Merchant Decision Making in the British Slave Trade", in- *New Perspectives on the Transatlantic Slave Trade, The William and Mary Quarterly, Third Series*, V. 58, n° 1, January, 2001, p. 171-204.

Stephen D. BEHRENDT, "The Annual Volume and Regional Distribution of the British Slave Trade, 1780-1807 in- *The Journal of African History*, Volume 38, n°2, 1997, p.197-211.

Gail CAMERON and Stan CROOKE, *Liverpool, Capital of The Slave Trade*, Liverpool, Picton Press, 1992.

Paul G. E. CLEMENS, "The Rise of Liverpool, 1665-1750" in-*The Economic History Review, New Series*, V. 29, n°2, May, 1976, p. 211-225.

Paul E. LOVEJOY and David RICHARDSON, "Trust, Pawnship, and Atlantic History: The Institutional Foundations of the Old Calabar Slave Trade", in- *The American Historical Review*, V. 104, n° 2, April, 1999, p. 333-355.

Kenneth MORGAN, *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.

Olivette OTELE, *Histoire de l'esclavage britannique, des origines de la traite transatlantique aux prémisses de la colonisation*, Paris, Michel Houdiard Editeur, 2008.

David RICHARDSON, "Liverpool and the English Slave Trade", in- *Transatlantic Slavery Against Human Dignity*, (ed.) Tony Tibbles, Liverpool, Liverpool University Press, 2005, p. 67-72.

R. B. SHERIDAN, "The Commercial and Financial Organization of the British Slave Trade, 1750-1807" in- *The Economic History Review, New Series*, Vol. 11, n°2, 1958, p. 249-263.

Lorena S. WALSH, "Liverpool's Slave Trade to the Colonial Chesapeake: Slaving on the Periphery", paper prepared for the conference Liverpool and Transatlantic Slavery Merseyside Maritime Museum, Oct.13-15,2005.