

Nantes au temps de l'apogée négrier : la place de la traite dans le commerce nantais

Bernard MICHON
(Université de Nantes, CRHIA)

Parmi les grands ports français de commerce, celui de Nantes vient immédiatement à l'esprit lorsqu'il s'agit d'évoquer la traite négrière. Dans son étude pionnière, Gaston-Martin reprend d'ailleurs dès les premières lignes de son avant-propos la célèbre antithèse de Michelet opposant Saint-Malo et Nantes « la ville des corsaires et celle des négriers »¹. Si les travaux d'André Lespagnol et d'Alain Roman en particulier ont permis de réviser l'histoire maritime de la cité malouine², les expéditions négrières nantaises n'ont paradoxalement pas fait l'objet d'une synthèse approfondie, à l'instar de celles réalisées sur La Rochelle ou Bordeaux³. Certes, la thèse d'Olivier Pétré-Grenouilleau aborde l'histoire négrière de la ville mais sous l'angle précis du milieu des négociants nantais et de leur culture économique⁴. Il faut dire qu'une étude de la traite nantaise se heurte à l'importance des armements mis en place par le port ligérien.

-
1. GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIII^e siècle : l'ère des négriers (1717-1774)*, Paris, Félix Alcan, 1931, (réédition Karthala en 1993).
 2. André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997 ; Alain ROMAN, *Saint-Malo au temps des négriers*, Paris, Karthala, 2002 ; *Id.*, « Saint-Malo : corsaires et négriers » in-*Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, n° 11, 2007, p. 41-54.
 3. Jean-Michel DEVEAU, *La traite rochelaise*, Paris, Karthala, 1987 ; Éric SAUGERA, *Bordeaux port négrier. Chronologie, économie, idéologie, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, Karthala, 2002.
 4. Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Milieu maritime et monde moderne. Le milieu négrier nantais du XVIII^e siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, thèse d'histoire, Alain CROIX (dir.), Université de

La précieuse banque de données de Jean Mettas répertorie 1 427 expéditions négrières nantaises entre 1707 et 1793 sur un total de 3 341 pour l'ensemble des ports français, soit 42,7%⁵. Depuis, des recherches complémentaires ont permis d'affiner ce nombre : 1 470 armements nantais ont été identifiés entre 1688 et 1793⁶. Pour le port de Nantes, l'année 1688 était considérée jusqu'à il y a peu comme celle du premier armement négrier⁷. Pourtant, des travaux récents ont mis au jour de possibles tentatives bien antérieures grâce aux archives notariales : ainsi, les trois frères Libault, grands marchands nantais du XVII^e siècle, très investis dans l'ouverture de la route antillaise, paraissent avoir expédié au moins deux navires en direction des côtes africaines à la fin des années 1650⁸. L'une des caractéristiques de la traite négrière nantaise est sa poursuite au XIX^e siècle : sa part atteint même des sommets sous la Restauration (1815-1830) avec 70 % des expéditions françaises⁹. Les armateurs nantais poursuivent ce funeste

Rennes 2, 1994. Une version abrégée de cette étude a été publiée : *L'argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996.

5. Jean METTAS, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*, 2 tomes, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, édité par Serge et Michèle DAGET, 1978-1984. Le premier tome est entièrement consacré aux expéditions nantaises.
6. Ces résultats sont le fruit d'une enquête collective débutée en 1992 à l'Université de Nantes au sein du Centre de recherches sur l'histoire du Monde atlantique (CRHMA), devenu depuis le Centre de recherches en histoire internationale et atlantique (CRHIA). Sous l'impulsion de plusieurs enseignants-chercheurs – Christian Hermann, Guy Saupin et Jacques Weber – une quinzaine de mémoires de maîtrise (actuel master 1) ont été consacrés à l'étude de l'activité de traite négrière du port de Nantes durant le XVIII^e siècle. Une période chronologique n'avait pas été abordée ; j'ai eu l'occasion de m'y intéresser : Bernard MICHON, « La traite négrière nantaise au milieu du XVIII^e siècle (1748-1751) » in- *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, n° 10, 2007, p. 35-62. Au sujet des écarts observés par rapport aux données de Jean Mettas, ils sont significatifs pour le début du XVIII^e siècle. Outre les 15 départs enregistrés de 1688 à 1706, 34 armements négriers ont été mis au jour entre 1707 et 1712 contre 24 dans le répertoire de Jean Mettas. Voir Valérie HALLIER, « Le lancement de la traite négrière à Nantes de 1688 à 1713 », maîtrise d'histoire, Jacques WEBER (dir.), Université de Nantes, 1996.
7. Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Nantes au temps de la traite des noirs*, Paris, Hachette, collection « La vie quotidienne », 1998, p. 39.
8. Bernard MICHON, « Une expédition négrière d'un navire de Nantes en 1657 » in- *Revue d'Histoire Maritime*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, n° 6, 2006, p. 165-172 ; Marion TANGUY, « Étude d'une famille de grands marchands nantais au XVII^e siècle : les Libault », master 1 d'histoire, Guy SAUPIN (dir.), 2007, p. 153-155.
9. Serge DAGET, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale (1814-1850)*, Nantes, CRHMA Université de Nantes, 1988.

trafic bien après son interdiction en 1817. Durant deux siècles, les Nantais participent donc activement à la traite négrière atlantique : de par sa durée et son intensité, cette activité a profondément marqué le port ligérien.

L'un des aspects majeurs de la traite occidentale est sa concentration sur une période historique relativement courte, à la différence des traites orientales, et son caractère particulièrement intense au XVIII^e siècle : plus de la moitié des 11 à 12 millions d'Africains déportés le sont entre 1701 et 1800. Au cours de cette période, l'Angleterre domine le trafic négrier avec 40 % des expéditions, suivi du Portugal (28 %) et de la France (22 %). À l'échelle du royaume, la domination nantaise sur ce trafic est particulièrement nette dans les deux premiers tiers du XVIII^e siècle : la cité ligérienne équipe par exemple 63,3 % des bâtiments français entre 1712 (fin de la guerre de Succession d'Espagne) et 1721, et 53 % des négriers de 1748 à 1755, entre les guerres de Succession d'Autriche (1744-1748) et de Sept Ans (1756-1763). Ensuite, la montée en puissance des armements négriers dans les ports de La Rochelle, du Havre, de Bordeaux et même de Marseille après la guerre de Sept Ans et surtout après le conflit d'Indépendance américain, aboutit à une situation plus équilibrée dans une décennie 1780 où l'ampleur de la traite négrière française atteint des sommets. La cité ligérienne pèse un peu moins du tiers des expéditions de traite française de 1783 à 1792.

Ainsi, le XVIII^e siècle apparaissant comme la période de l'apogée négrier nantais, il est dès lors incontestable que la traite occupe une place importante, sinon déterminante, au sein du commerce nantais. Le commerce du « bois d'ébène » et plus largement les échanges transatlantiques contribuent de manière décisive à l'essor de la cité ligérienne durant le dernier siècle de l'Ancien Régime : la ville double sa population, passant de 40 000 à 80 000 habitants, et se transforme largement au plan urbanistique¹⁰. Il n'est sans doute pas inutile de tenter de mesurer précisément la part occupée par ce trafic dans le commerce nantais.

Or, même si un port ou une place commerciale peuvent être regardés comme un « acteur collectif »¹¹, ce sont les individus qui sont

10. Guy SAUPIN, *Les villes en France à l'époque moderne*, Paris, Belin, 2002, p. 18.

11. Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON F. (dir.), *Les Français, la terre et la mer XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 300. Cette citation est tirée d'un chapitre intitulé « Acteurs sociaux et dynamique des places portuaires » rédigé par Jacques Bottin, Gilbert Buti et André Lespagnol.

à l'initiative des expéditions négrières. À Nantes sans doute plus qu'ailleurs en France, le poids de la traite implique donc de porter un regard précis sur l'étude des différentes stratégies individuelles des négociants, et cela d'autant plus que ce commerce risqué mais lucratif en cas de réussite a permis à des personnages de se constituer ou d'asseoir de véritables fortunes.

Évaluer la place de la traite dans le commerce nantais

Si l'approche statistique est un préalable nécessaire à notre développement, il convient de mettre en garde le lecteur sur la valeur des données émanant de sources d'Ancien Régime. Les chiffres sont issus de documents qui n'ont pas été conçus pour un usage statistique, mais à des fins fiscales (fonds de l'Amirauté) ou militaire (fonds du système des Classes). La prudence doit par conséquent être de mise.

Plusieurs auteurs se sont déjà essayés à ce genre de mesure. Dans la conclusion de son ouvrage, Gaston-Martin estimait que la traite négrière représentait entre 1/6^e et 1/7^e de l'armement au long cours de Nantes, soit environ 15 %¹². À la fin des années 1960, les chiffres donnés par Jean Meyer dans sa thèse complémentaire sur les armements nantais sont plus précis. En se fondant sur les rôles d'armements du système des Classes, Meyer dresse un tableau des principaux courants commerciaux en distinguant quatre grandes catégories : les voyages de très long cours et surtout en droiture vers les Îles de l'Amérique, les trafics circuiteux (traite négrière), le cabotage, enfin la pêche hauturière et la course. L'auteur remarque :

« Nantes n'a jamais envoyé plus de navires sur les côtes d'Afrique qu'après 1783, ce qui démontre l'inefficacité de la propagande anti-esclavagiste. Il n'empêche que ces négriers, après 1783, ne représentent jamais plus de 10 à 22 % du total des armements, alors qu'entre 1749 et 1754 l'armement négrier avait, pendant trois années, plafonné à 27 % de l'effort maritime nantais¹³ ».

Bien entendu, ces chiffres ne reflètent pas complètement l'impact de la traite négrière sur le trafic portuaire de Nantes. Il convient d'insister sur le fait que la traite négrière doit être appréhendée comme une composante d'un système global : celui de l'économie de

12. GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIII^e siècle...*, op. cit., p. 424.

13. Jean MEYER, *L'armement nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969, (réédition Éditions de l'EHESS en 1999), p. 88.

plantation. Il faut en effet plusieurs voyages en droiture, au-delà du retour Antilles-France lors du voyage négrier, pour rapporter en métropole les produits coloniaux correspondant au produit de la vente des captifs. Les chiffres varient mais les historiens s'accordent en général sur le nombre de deux.

Une prise en compte de l'ensemble des activités portuaires de Nantes, en incluant le petit et le grand cabotage, permet de mieux apprécier l'étendue des échanges réalisés par le port ligérien, et de replacer l'infâme trafic au sein d'une activité globale. Les capitaines de navires et maîtres de barques doivent, au moment de l'arrivée de leur embarcation dans un port, rendre compte du voyage effectué devant les officiers de l'Amirauté (même s'il s'agit d'une simple relâche), en exploitant plusieurs registres de ces rapports, il est possible de reconstituer les provenances des embarcations. Trois années ont été retenues : 1702, 1732 et 1772¹⁴.

14. Pour les sources, voir Bernard MICHON, *L'aire portuaire de Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, thèse d'histoire, Guy SAUPIN (dir.), Université de Nantes, 2005, t. 1, p. 150-151.

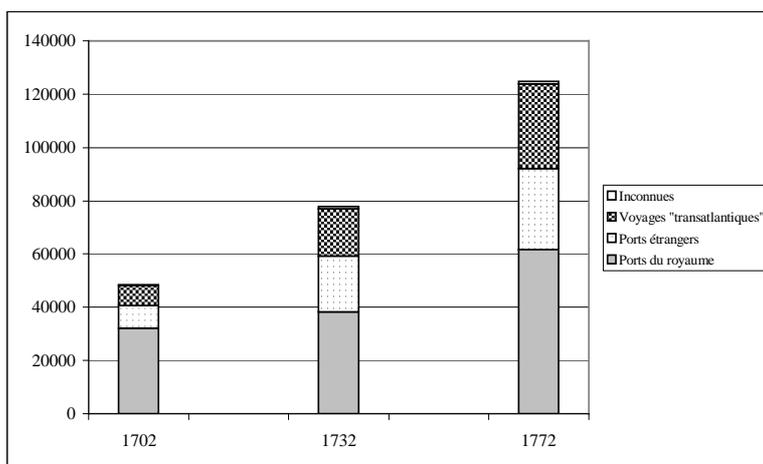
**Provenances des embarcations arrivant à Nantes,
d'après les rapports des capitaines et maîtres de barques**

		Année 1702	Année 1732	Année 1772
Ports du royaume	Nombre	1 371	1 915	2 067
	Tonnage (en tx)	32 276	38 218	61 686
	% / tonnage total	66,5	49,1	49,4
Ports étrangers	Nombre	136	309	301
	Tonnage (en tx)	8 352	21 125	30 428
	% / tonnage total	17,2	27,2	24,4
Voyages transatlantiques	Nombre	66	143	127
	Tonnage (en tx)	7 605	17 683	31 644
	% / tonnage total	15,7	22,7	25,4
Inconnues	Nombre	19	21	13
	Tonnage (en tx)	294	758	959
	% / tonnage total	0,6	1	0,8
Nombre total		1 592	2 388	2 508
Tonnage total		48 527	77 784	124 717

- Les ports du royaume incluent ceux localisés sur les rivages de la Méditerranée.

- Les ports étrangers concernent ceux situés en Europe.
- Les voyages transatlantiques regroupent les expéditions vers l'Amérique septentrionale, la droiture vers les îles de l'Amérique, la traite négrière et trois navires équipés pour la course sur les ennemis de la France en 1702 (*Le Valaincourt* de Saint-Malo, 60 tonneaux, de retour en juin ; *Le Saint-Jean-Baptiste* de Morlaix, 50 tonneaux, revenant en août ; *La Biche* de Nantes, 60 tonneaux, arrivée en septembre).

**Répartition des tonnages des embarcations arrivant à Nantes
en fonction de leurs provenances, d'après les archives de
l'Amirauté**



S'agissant tout d'abord des résultats globaux, même si les données de l'année 1702 doivent être prises avec précaution et que les années isolées ne permettent pas forcément de dessiner de conjoncture fiable, une hausse du nombre d'entrées et du tonnage global est perceptible entre 1702, 1732 et 1772. Si l'accroissement du nombre d'entrées est très net entre 1702 (1 592 rapports) et 1732 (2 392 rapports), l'augmentation est plus faible entre 1732 et 1772 (de 2 392 à 2508 rapports). Toutefois, l'élévation est beaucoup plus spectaculaire en tonnage. En arrondissant les données, on passe de 50 000 tonneaux environ en 1702 à près de 80 000 en 1732 ; le chiffre dépasse largement les 120 000 en 1772.

Exception faite de l'année 1702, pour laquelle le début de la guerre de Succession d'Espagne pourrait expliquer la place relativement faible des arrivées de bâtiments en provenance de ports étrangers, un relatif équilibre des contributions est observable entre 1732 et 1772

(309 rapports pour 21 125 tonneaux la première année et 301 rapports pour 30 428 tonneaux la seconde, soit 27,2 % et 24,4 % du tonnage total). Une remarque similaire peut être formulée pour les bâtiments venant des ports français. La situation des arrivées des ports étrangers en 1702 justifierait l'importance des entrées en provenance du royaume : 66,5 % du tonnage total. Si le commerce colonial croît de manière importante, en passant de 15,7 % du tonnage total en 1702 à 25,4 % en 1772, les deux autres provenances augmentent dans des proportions quasi identiques entre 1732 et 1772. La forte croissance des activités transatlantiques à Nantes durant le XVIII^e siècle, en particulier les relations avec les colonies de plantations, dans le cadre des armements de navires en droiture ou pour pratiquer la traite négrière, constitue le moteur de la croissance portuaire. Porté par les retours des marchandises tropicales, le grand cabotage international connaît également un fort développement pendant cette période.

Il est malgré tout frappant d'observer l'importance du tonnage total des caboteurs par rapport aux trafics au long cours, en sachant de plus que le sous-enregistrement des mouvements de navigation à court rayon est sans doute assez élevé. Pendant très longtemps et fort légitimement d'ailleurs, les échanges avec l'outre-mer ont accaparé l'attention des historiens. Sans doute est-il temps maintenant de réhabiliter quelque peu les courants commerciaux de proximité en leur redonnant la place qu'ils méritent dans l'histoire du port de Nantes.

**Ports d'attaches des navires arrivant sur la Loire
d'un voyage en droiture, d'après les rapports des capitaines au long
cours**

Ports	Année 1702		Année 1732		Année 1772	
	N	T	N	T	N	T
N Précisé	4	540	-	-	4	1 430
St-Malo	1	80	3	225	-	-
Nantes	19	2 885	79	11 540	86	24 985
Pornic	-	-	1	70	-	-
Bordeaux	-	-	-	-	4	832
Bayonne	-	-	2	380	-	-
Autres ports	-	-	9	1 011	4	850
Tot	24	3 505	94	13 226	98	28 097

**Ports d'attaches des navires arrivant sur la Loire
d'un voyage de traite négrière, d'après les rapports des capitaines au
long cours**

Port s	Année 1702		Année 1732		Année 1772	
	N	T.	N	T	N	T
NPrécisé	-	-	-	-	1	220
Flessingue	1	120	-	-	-	-
Le Havre	-	-	-	-	1	260
Nantes	-	-	6	975	10	1 475
Bordeaux	1	350	-	-	-	-
Martinique	-	-	2	290	-	-
Tot	2	470	8	1 265	12	1 955

N : nombre de navires
T : tonnage en tonneaux

Jean Meyer fournit, à partir d'un document du fonds de l'intendance de Bretagne, des statistiques sur les entrées du port de Nantes entre 1763 et 1788, pour les navires en provenance de Marseille et des îles de l'Amérique¹⁵. Malheureusement, les arrivées de l'année 1772, qui auraient permis une comparaison avec les rapports des capitaines au long cours, ne sont pas notées. Signalons tout de même que 103 bâtiments reviennent des « Isles » en 1770, 106 en 1771, 110 en 1774 et 112 en 1775. Ces éléments attestent de la représentativité des déclarations faites devant les officiers de l'Amirauté pour l'année 1772.

Si Nantes est finalement d'abord un port de cabotage au XVIII^e siècle, il n'est pas un port d'armement au cabotage, cette fonction étant largement déléguée aux ports environnants. Une logique de partage des tâches est observable entre le pôle de commandement nantais, se réservant le trafic transatlantique des colonies de plantations, et les ports situés le long de la proche façade atlantique, assurant le cabotage de concentration et de redistribution. Dans le cas nantais, il s'agit essentiellement des flux de cabotage à court rayon.

En regardant la part des arrivées de navires revenant de voyages négriers, on remarque leur faible place dans le mouvement du port : entre 1 et 1,6 % du tonnage des entrées durant les trois années considérées. Au total, l'impact de la traite négrière sur l'activité portuaire de Nantes est donc bien supérieur au plan qualitatif par rapport à ce qu'il fut au plan quantitatif.

Les négociants nantais et la traite négrière : les stratégies individuelles et familiales

Gaston-Martin l'a affirmé avec force :

« Il n'y a pas à Nantes un seul gros armateur qui, entre 1714 et 1789, n'ait acheté et vendu du nègre [noir] ; il n'y en a pas un qui n'ait vendu que cela, il est également à peu près certain qu'aucun ne serait devenu ce qu'il a été, s'il n'avait vendu de cela. En cela réside l'importance essentielle du trafic : c'est sa réussite ou son échec qui entraîne l'essor ou la ruine de tous les autres¹⁶ ».

15. Arch. Dép. Ille-et-Vilaine, C 1588. Cité par Jean MEYER, *L'armement nantais...*, *op. cit.*, p. 75-76.

16. GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 424.

Pour mieux appréhender l'ampleur du phénomène négrier sur le milieu négociant du port ligérien et son originalité dans la France de l'Ancien Régime, il suffit de comparer deux chiffres : Olivier Pétré-Grenouilleau fonde son étude sur une connaissance intime des lignages de 118 familles négrières nantaises du XVIII^e siècle et sur 48 autres familles négociantes n'ayant pas directement touché à la traite¹⁷. Ces données sont à mettre en parallèle avec les recensements du nombre de négociants de la place : l'état des fortunes du négoce nantais vers 1725 comprend 230 noms, tandis que Jean Meyer évalue les négociants du port ligérien à 398 en 1788¹⁸.

En étudiant plusieurs familles de négociants-armateurs ayant participé à la traite négrière, on constate des rapports très divers avec ce trafic. Il est possible de proposer une typologie en cinq grandes catégories. Il s'agit des premiers résultats d'une recherche en construction et donc d'un classement soumis à la discussion de la communauté scientifique. L'une des difficultés est qu'il faut tenir compte de l'importance de l'armement de la personne considérée et de l'évolution familiale !

L'armement d'un navire pour un voyage de traite ou la participation en qualité d'intéressé à ce genre d'entreprise peut d'abord représenter une forme d'aboutissement pour un négociant ou une lignée marchande. Cet investissement constitue en effet le reflet de la capacité financière d'un entrepreneur et de son intégration à la frange supérieure du milieu négociant. La traite est en effet – faut-il le rappeler – un commerce riche, ouvert à des personnages disposant d'une surface financière suffisante¹⁹. Elle nécessite également d'avoir une bonne connaissance du commerce antillais et de relais sur place pour assurer la réussite des échanges.

Parmi les négociants susceptibles d'appartenir à ce premier groupe, citons le cas de Guillaume Charault et de son fils Jean (né en 1684). Ils appartiennent à une famille marchande du Pouliguen près de Nantes ; Jean s'établit dans le port ligérien à une date difficile à déterminer, sans doute au cours de la décennie 1710. Son père Guillaume est un marchand actif du Pouliguen qui prend diverses participations depuis au moins la fin du XVII^e siècle dans des armements nantais en droiture vers les Îles. Dans une première phase de son activité, Jean Charault paraît remplir la fonction de

17. Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, *op. cit.*, p. 19.

18. Jean MEYER, *L'armement nantais...*, *op. cit.*, p. 179-181.

19. Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, *op. cit.*, p. 32.

commissionnaire de son père, au moins auprès des officiers de l'Amirauté. En octobre 1719, comme son père, il est portionnaire de *La Marie Angélique*, 100 tonneaux, mais à hauteur de seulement 1/5^e ; en revanche, c'est lui l'armateur de ce navire pour une expédition négrière partie de la rivièrre de Nantes le 2 octobre 1719. D'après le répertoire établi par Jean Mettas et les mémoires d'étudiants, il s'agit du seul bâtiment armé à destination des côtes de l'Afrique par ce négociant²⁰. En avril 1720, il est malgré tout parsonnier pour 1/6^e sur *L'Espérance*, 70 tonneaux, qui entreprend également un voyage de traite mais dont l'armateur est Augustin De Luynes ; le bâtiment ne revient pas à Nantes car il est condamné au Cap Français à Saint-Domingue²¹. Ensuite, les armements transatlantiques ne paraissent plus retenir l'attention de cette famille, en tout cas si l'on se fie aux documents consultés. Le fils de Jean, Guillaume (né en 1724), accède à des responsabilités à la Chambre des comptes de Bretagne, dont le siège se situe à Nantes : il est reçu en tant que maître ordinaire au début du mois d'août 1750. Malgré tout, le personnage ne cesse apparemment pas toute activité en lien avec le négoce, en particulier dans le secteur du commerce international du sel²².

L'armement de navires négriers peut être également vu comme l'aboutissement d'un cursus d'ascension au niveau familial : c'est le cas pour la famille Joubert du Collet²³. Le fondateur de cette branche est Pierre Joubert, né à Noirmoutier en 1636. Il quitte l'île pour s'installer à Pornic, sans doute vers le milieu du XVII^e siècle. Exerçant d'abord la profession de capitaine de navire, il participe également au commerce maritime. De son mariage avec Jeanne Dosset, fille d'un marchand de Pornic, naissent neuf enfants : quatre filles et cinq garçons. Parmi ces derniers, trois s'adonnent au commerce maritime : Pierre (1661-1720), Léonard (1663-1727) et Guillaume (1678-1736). Ils s'installent à Nantes vers la fin du règne de Louis XIV.

Jusqu'au milieu des années 1720, les armateurs de la famille Joubert du Collet sont très actifs dans le secteur de la pêche en Amérique septentrionale, plus particulièrement dans celui de la pêche à la morue sèche et de la troque. C'est dans le courant de cette décennie qu'apparaît nettement une nouvelle orientation des

20. Jean METTAS, *Répertoire...*, *op. cit.*, t. 1, p. 76.

21. Arch. Dép. Loire-Atlantique, B 4481 : Amirauté de Nantes, propriétés de vaisseaux, 17 avril 1720 ; Jean METTAS, *Répertoire...*, *op. cit.*, t. 1, p. 82.

22. Gildas BURON, *La Bretagne des marais salants. 2000 ans d'histoire*, Morlaix, Skol Vreizh, 199-2000, t. 1, p. 102.

23. Damien MICHAUD, « Les Joubert du Collet, une famille négociante nantaise au XVIII^e siècle », maîtrise d'histoire, Guy SAUPIN (dir.), Université de Nantes, 1999.

armements des Joubert du Collet, après deux tentatives en 1713-1714 : les Antilles. Cette évolution se fait au détriment de la pêche hauturière qui décline de plus en plus. Même si les Joubert du Collet n'abandonnent pas totalement la pêche, le choix des Antilles semble fait à partir de 1730. Entre cette année et 1738, on dénombre sept armements morutiers pour quatorze voyages en droiture. Ce changement peut être interprété en partie comme une affaire de générations. En effet, les deux armateurs antillais sont Guillaume, le plus jeune des fils de Pierre Joubert et de Jeanne Dosset, et Pierre-Léonard (1700-1740), fils de Pierre Joubert et de Marie Auvray.

Le fils de Léonard Joubert, appelé également Léonard (1715-1783), n'est pas mentionné dans les sources de la première moitié du XVIII^e siècle en tant qu'armateur. Pourtant, les registres de propriétés de vaisseaux apportent des preuves de ses participations aux activités maritimes. En août 1740, il est fondé pour 1/8^e dans le navire négrier *Le Patriarche* de Nantes, 90 tonneaux. En septembre 1740, il détient 1/16^e de *La Reine Elizabeth* de Nantes, qui s'apprête à partir en direction des côtes de l'Afrique.

Cette fidélité au commerce de la mer et la volonté d'intégrer son fils à ses affaires le conduisent à fonder, en 1767, une société d'armement avec Joseph-Léonard (né en 1740), sous la raison « Du Collet et fils ». Trois armements en direction des îles de l'Amérique peuvent être cités : en octobre 1767, celui du *Comte de Menou*, 405 tonneaux, mouillé à Bordeaux ; en juillet 1768, celui de *La Victoire* de La Rochelle, 220 tonneaux ; enfin, en mai 1776, celui du *Théodore*, 350 tonneaux. La société « Du Collet et fils » possède en totalité le bâtiment de La Rochelle jaugeant 220 tonneaux, 2/16^e du *Comte de Menou* et 6/32^e du *Théodore*. Joseph-Léonard Joubert poursuit l'armement maritime après la mort de son père et paraît s'orienter vers le trafic négrier. Le répertoire, établi par Jean Mettas, contient en effet quatre expéditions équipées par ce personnage : *L'Aigle* en 1786, *Le Marquis de Bouillé* en 1787, *Le Phénix* et *Le Marquis de Bouillé* en 1789²⁴.

L'évolution des armements de la famille Joubert du Collet, de la pêche à la morue à la traite négrière, se fait pratiquement en quatre générations. L'arrière-grand-père semble avoir uniquement participé à l'équipement de navires morutiers. Parmi ses fils, le benjamin, Guillaume, installé à Nantes, décide de s'intéresser nettement au commerce antillais à partir de 1730. Il est frappant dans le cas de cette

24. Jean METTAS, *Répertoire...*, op. cit., t. 1, p. 677, 700 et 728.

famille de constater la permanence du modèle morutier jusqu'au milieu des années 1720, plus de dix ans après l'arrivée de plusieurs de ses membres à Nantes. L'étroitesse des liens entretenus par les Joubert avec la baie de Bourgneuf peut expliquer en partie cette situation, puisque le déclin des armements vers l'Amérique septentrionale des ports de la Baie intervient au même moment. C'est surtout la troisième génération qui ancre l'activité maritime de la famille dans le commerce colonial. Pierre-Léonard et Léonard sont tous les deux armateurs pour les Antilles, le premier entre 1730 et 1738, le second dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Léonard, dont le grand-père René Cochon de Maurepas est l'un des principaux négociants nantais, particulièrement investi dans le commerce des Îles, prend des participations sur des navires négriers dans les années 1740. Il faut cependant attendre son fils, c'est-à-dire la quatrième génération, pour arriver à l'armement négrier.

La deuxième catégorie pourrait correspondre aux négociants-armateurs pour qui la traite négrière est le principal moteur de l'accumulation du capital afin de se lancer dans l'armement maritime, ou pour consolider leur fortune. Parmi les différents personnages, deux retiendront plus particulièrement notre attention : Jean Bonneau (1688-1741) et Georges Richard (1713-1788). Des figures comme Mathurin Joubert de la branche du Couteau (1665-1728)²⁵ ou encore Pierre-Mathurin Le Ray (1745-après 1811)²⁶ auraient également pu être évoquées.

Jean Bonneau de Saint-Nazaire est capitaine de navire et armateur. Après un voyage en droiture désastreux sur *Le Prudent* du port de 130 tonneaux en 1730 (le navire est condamné aux Îles pour « son vice propre »), le personnage décide d'organiser une expédition négrière, sans doute pour se renflouer et liquider ses dettes liées à la précédente traversée. D'après un acte de « transaction », passé entre Jean Bonneau et ses créanciers, le Nazairien aurait emprunté la somme de 14 276 livres, majoritairement à des Nantais, pour financer la première traversée²⁷. Ce montant devait certainement représenter une partie importante, peut-être la totalité, du coût total de l'armement. N'étant pas en mesure de les rembourser, il obtient un délai de paiement. Sans

25. Bernard MICHON, *L'aire portuaire...*, op. cit., t. 2, p. 675-681.

26. Céline CHOPIN, « Un négociant armateur nantais à la fin du XVIII^e siècle : Pierre-Mathurin Le Ray », maîtrise d'histoire, Guy SAUPIN (dir.), Université de Nantes, 1997 ; Guy SAUPIN, « Hommes nouveaux dans le négoce nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle : trois profils » in- Pierre GUILLAUME (dir.), *La vie littorale*, Paris, Éditions du CTHS, 2002, p. 259-272.

27. Arch. Dép. Loire-Atlantique, 4 E 2 / 2023 : minutes de Villaine, 30 juin 1731.

moyens, il décide encore d'emprunter à la grosse aventure pour financer l'armement du *Saint Jean-Baptiste*, 80 tonneaux.

En décembre 1732, un acte relate les problèmes rencontrés par le navire :

« revenant de Guinée à Cayenne isle de l'Amérique pour, selon les apparences, y traiter sa cargaison, que de la rade dudit Cayenne il auroit party pour se rendre à Surinam isle hollandaise, que par la mauvaise manœuvre ou autrement sondit navire auroit pery, dont on auroit cependant retiré les neigres au nombre d'environ cent quarante, ou ils doivent estre à present ainsy que ledit Bonneau qu'on a aussy apris y estre prisonnier²⁸ ».

Par cet écrit, les créanciers du sieur Bonneau, « comme lesdits debris dudit navire pareillement que lesdits neigres sont l'hipoteque special et privilégié desdits cambieurs sur ledit navire », nomment un procureur général, apparemment le sieur Daniel de l'Île Minier. Sa mission est de

« en leurs noms reclamer lesdits effets dudit navire tant neigres qu'autres de quelque nature qu'ils soient pour faire vendre aux meilleurs conditions que faire ce pourra, en toucher le produit. »

En janvier 1733, un autre document recense les différents emprunts contractés par Jean Bonneau et son épouse : pas moins de dix-huit actes sont cités pour un montant total légèrement supérieur à 29 600 livres²⁹. Cette somme prise par Jean Bonneau doit correspondre à une forte proportion du coût de l'armement. En effet, Laurent Roblin donne des renseignements pour un bâtiment de taille similaire : *La Sainte-Trinité*, 80 tonneaux, équipée pour un voyage de traite en octobre 1729³⁰. Le navire, la cargaison, l'armement, l'avitaillement et la mise-hors se montent à 44 013 livres.

Les circonstances du naufrage du *Saint-Jean-Baptiste* sont précisées par Nicolas Jolin³¹. Il semble que Jean Bonneau ait été atteint pendant cette expédition de véritables accès de folie ; il

28. Arch. Dép. Loire-Atlantique, 4 E 2 / 350 : minutes de Boufflet, 11 décembre 1732.

29. Arch. Dép. Loire-Atlantique, 4 E 2 / 351 : minutes de Boufflet, 19 janvier 1733.

30. Laurent ROBILIN, « Le « commerce de la mer ». Nantes : 1680-1730 », thèse de troisième cycle, Jean MEYER (dir.), Université de Paris IV, 1987, t. 1, p. 183.

31. Nicolas JOLIN, « Les capitaines négriers à Nantes pendant la période 1717-1738 », DEA d'histoire, Guy SAUPIN (dir.), Université de Nantes, 1999, t. 1, p. 28-29 et t. 2, p. 210-215.

présente en effet tous les symptômes du « delirium tremens ». Au cours du voyage, il maltraite à plusieurs reprises et sans raison des membres de l'équipage et des courtiers africains venus à sa rencontre³². Il finit par abandonner son second capitaine et onze membres d'équipages (le navire a quitté l'estuaire de la Loire avec dix-huit personnes à bord) à Cayenne en mai 1732, en partant précipitamment non pas pour la Martinique comme il l'avait annoncé initialement, mais vers la colonie hollandaise du Surinam. Arrivé sur place, le capitaine prétend vouloir faire réparer son navire mais le fait renverser et demande au gouverneur l'autorisation de vendre ses esclaves. Les autorités hollandaises repoussent cette requête et somment le sieur Bonneau de louer ou d'acheter une barque pour partir avec ses esclaves. Le Nazairien refuse de quitter le Surinam : il est arrêté, le vaisseau confisqué et les captifs vendus. Emprisonné sur place puis en Hollande, au Havre, à Brest et enfin dans les geôles nantaises, Jean Bonneau est libéré en mai 1736. Son incarcération paraît du reste résulter davantage de ses difficultés avec ses créanciers que de son comportement durant l'expédition, car dans une lettre, Maurepas prétend que la détention du capitaine « aurait pourtant duré moins de temps, s'il eut plus tôt fini avec ses créanciers »³³.

Cet exemple témoigne de situations de dépendance financière du propriétaire et avitailleur des navires, contraint d'emprunter presque tous les fonds nécessaires à l'équipement des embarcations. Cependant, si les armateurs entreprennent ces expéditions en empruntant de tels montants et en accordant de surcroît des taux de profits entre 20 et 35 %, c'est qu'ils estiment pouvoir sortir bénéficiaires de ces opérations. La limite de ce système est démontrée par Jean Bonneau : en cas d'avarie, due au mauvais état du bâtiment, ou de campagne ratée, le remboursement des créanciers est impossible. Le Nazairien apparaît comme l'un des perdants de la loterie négrière.

32. Guy SAUPIN, « La violence sur les navires négriers nantais dans la phase de décollage de la traite nantaise (1697-1743) », in- Mickaël AUGERON, Mathias TRANCHANT (dir.), *La Violence et la Mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècle)*, Actes du colloque de La Rochelle (14-16 novembre 2002), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 201-220.

33. Arch. Dép. Loire-Atlantique, C 991 : lettre de Cour de l'année 1736. Cité par Nicolas JOLIN, « Les capitaines... », *op. cit.*, t. 2, p. 215. Jean Bonneau ne cesse pourtant pas de naviguer après sa libération : il embarque à La Rochelle. Il meurt en décembre 1741 à Épée (côte d'Afrique) pendant une expédition de traite, au cours de laquelle il occupait la fonction d'aide-pilote.

Issu d'une famille marchande nantaise qui était d'abord dans le monde de l'artisanat, Georges Richard devient d'abord capitaine de navire en 1739 ; il est alors âgé de 26 ans³⁴. Il navigue depuis l'âge de quinze ans et fait état, au moment de sa réception devant l'Amirauté, d'un seul voyage de traite négrière sur la côte de Guinée en qualité de capitaine de navire. Les commandements qu'il obtient à partir de l'acquisition de son nouveau grade reflètent une forte volonté d'accumuler du capital, à travers les salaires, les intéressements et la pratique de la pacotille. Il cumule six campagnes de traite négrière contre une seule traversée en droiture. Ceci demeure exceptionnel dans la mesure où les études réalisées sur les capitaines négriers nantais montrent que la majorité des capitaines ne dirigent qu'une seule expédition de traite³⁵.

En 1752, Georges Richard cesse de naviguer et arme son premier navire, *L'Hirondelle* (130 tonneaux), pour une expédition négrière : c'est un échec car le vaisseau fait naufrage. Il récidive cependant en 1754 avec *Le Charles* (200 tonneaux), envoyé lui aussi vers les côtes de l'Afrique : nouveau revers car l'embarcation est prise par les Anglais en septembre 1755. Parallèlement à cette nouvelle carrière d'armateur, Georges Richard devient dès 1752 commissionnaire des armateurs pour lesquels il travaillait en tant que capitaine : la société Grou et Michel dont nous aurons l'occasion de reparler puisqu'elle est spécialisée dans les armements négriers. Il semble que cette fonction lui ait permis d'amasser des fonds et d'éponger les pertes subies avec ses deux premiers armements.

Après la guerre de Sept Ans, il reprend ses activités d'armateur et équipe 110 navires jusqu'en 1786, dont 93 entre 1763 et 1776. Cette activité très soutenue place la famille Richard au septième rang de l'armement nantais durant l'ensemble du XVIII^e siècle et comme celle

34. Jérôme BONNET, « La famille Richard au XVIII^e siècle : l'exceptionnelle réussite économique et sociale par le grand commerce maritime », maîtrise d'histoire, Guy SAUPIN (dir.), Université de Nantes, 2003.

35. Maïlys DUTHEIL DE LA ROCHERE, « Les capitaines négriers nantais de 1763 à 1778 », maîtrise d'histoire, Jacques WEBER (dir.), Université de Nantes, 1996, p. 61-62. À partir d'un corpus de 209 individus, les chiffres sont les suivants : 124 capitaines font un seul voyage ; 45 en font deux ; 25 en font trois ; 7 en font quatre ; 5 en font cinq ; 3 en font six. Les résultats sont sensiblement les mêmes entre 1783 et 1793 : Cédric DELAGE, « Les capitaines négriers à Nantes entre 1783 et 1793 », maîtrise d'histoire, Guy SAUPIN (dir.), Université de Nantes, 2000, p. 15-16. Sur les 201 capitaines qui ont pris le départ de Nantes à ce poste vers les côtes de l'Afrique, 8 l'ont fait quatre fois et 2 seulement à cinq reprises. Comme pour la période précédente, la majorité, 112 capitaines, ne fait qu'une seule campagne.

qui présente la plus grande activité en nombre moyen de navires équipés durant les années d'armement. Le parcours de Georges Richard constitue l'une des plus fulgurantes réussites de la place de Nantes durant de dernier siècle de l'Ancien Régime. La répartition des destinations révèle la faible part de la traite négrière : 90 navires sont armés en droiture (essentiellement vers Saint-Domingue), 4 seulement pour la traite négrière, 7 au nom du roi et 12 pour le très long cours (au-delà du Cap de Bonne Espérance). Ces derniers armements interviennent entre 1770 et 1777 et impliquent une grosse prise de risque : ils reflètent la solidité financière du personnage. La répartition chronologique souligne néanmoins l'importance de la traite négrière en tant qu'activité de lancement de l'activité de Georges Richard : outre ses commandements de navires et son travail pour le compte de la société Grou et Michel, il arme ses quatre navires pour la traite au début de son activité d'armateur : un en 1752, un en 1754 et les deux autres en 1764 après la fin de la guerre de Sept Ans. Il abandonne ensuite le commerce du bois d'ébène, mais pas vraiment par prudence puisqu'il participe aux échanges avec l'Océan indien, autre commerce très spéculatif et risqué.

La troisième catégorie de négociants est plus large, car elle englobe les négriers occasionnels, ceux qui participent à la traite négrière ponctuellement, et ceux qui participent régulièrement au commerce triangulaire sans que l'on puisse considérer la traite comme le principal moyen pour eux de faire ou d'asseoir leur fortune.

Le négociant d'origine malouine Nicolas Perrée de La Villestreux (1689-1766) correspond à ce profil. Il s'installe dans le port ligérien à la fin de la décennie 1710, vraisemblablement au moment de son mariage avec la fille d'un négociant en vue de la place : Julien Bossinot du Mottay (1660-1723). Ce dernier est originaire de Bretagne et une branche de sa famille est également présente à Saint-Malo. Nicolas Perrée de La Villestreux ne tarde pas à s'intéresser à l'armement maritime. Entre 1720 et 1754, il met en place 140 expéditions pour un tonnage de 17 515 tonneaux, soit une moyenne relativement modeste de 125 tonneaux par armement³⁶. Son activité se

36. Bernard MICHON, « Les armements entre Nantes, l'Amérique septentrionale et les Antilles au XVIII^e siècle : étude d'un circuit commercial triangulaire », in- Jacques PERET, Nicolas LANDRY (dir.), *Entre golfe du Saint Laurent et Centre Ouest Atlantique : rencontres et échanges*, Actes du colloque de La Rochelle-Brouage (27-28 septembre 2007), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, à paraître. L'étude réalisée permet de corriger à la hausse le chiffre donné par Jean Meyer dans sa thèse complémentaire : 81 armements totalisant 13 410 tonneaux effectués entre 1722 et 1753. Voir Jean MEYER., *L'armement nantais...*, op. cit., p. 267.

caractérise en revanche par une grande intensité : sur une période de 35 ans, le négociant équipe en moyenne quatre bâtiments chaque année. L'observation des destinations des navires armés par Perrée de La Villestreux révèle un profil original dans le contexte nantais, par l'importance des bâtiments envoyés vers l'Amérique septentrionale. Le négociant met sur pied sept armements de traite négrière entre 1722 et 1739, totalisant 925 tonneaux. La chronologie de ces armements ne révèle pas une grande intensité, même si un fonctionnement régulier peut être mis au jour.

Louis Drouin (1722-1813) peut également être classé dans cette catégorie³⁷. Arrivés dans le port ligérien en provenance de Chinon, les Drouin connaissent quelques déboires dans la première moitié du XVIII^e siècle. Après avoir été officier navigant, Louis Drouin passe plusieurs années à Saint-Domingue avant de revenir à Nantes en 1763 et de débiter l'armement maritime. Il est considéré comme l'un des principaux négociants de la place à la veille de la Révolution. Durant ces trente années, il arme pas moins de 118 navires pour un tonnage de 47 719 tonneaux, soit une moyenne de 404 tonneaux par unité, ce qui est considérable. La traite est pratiquée de manière régulière par le négociant mais celle-ci ne pèse « que » (si l'on peut dire) 14 % de l'ensemble du tonnage équipé. On constate en revanche une très forte domination de la droiture antillaise dans les choix d'armement du personnage. Ce dernier peut se contenter de la rente antillaise pour faire fructifier ses affaires, il n'a pas besoin d'investir énormément dans la traite négrière, sa fortune étant faite.

Le quatrième groupe pourrait rassembler les négociants pour qui la traite négrière représente le moteur de leur accumulation capitaliste dans le long terme, dans la mesure où ce trafic pèse de manière importante sur leur armement : les Espivent de La Villeboisnet³⁸ et les Bouteiller – la dynastie des Guillaume : Guillaume I (1676-1762), Guillaume II (né en 1713) et Guillaume-Jacques (né en 1753) –

37. Laure PINEAU, « Un négociant-armateur nantais : Louis Drouin 1722-1813 », maîtrise d'histoire, Guy SAUPIN (dir.), Université de Nantes, 1998 ; ID., « Un modèle d'expansion économique à Nantes de 1763 à 1792 : Louis Drouin, négociant et armateur », *Histoire, Économie & Société*, juillet-septembre 2004, p. 367-395.

38. Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *L'argent de la traite...*, *op. cit.*, p. 71. Grâce à des archives privées inédites, l'auteur a identifié, entre 1764 et 1791, des prises de participations de membres de cette famille dans 77 expéditions et 13 armements pour leur propre compte. La traite et la course représentent 39 campagnes sur 90, la traite représentant à elle seule 10 des 13 armements des Espivent.

peuvent sans trop de risque être inclus dans cette catégorie³⁹. Cela semble également le cas de la famille Montaudouin dans les premières décennies du XVIII^e siècle, et de Guillaume Grou.

Parmi les grandes familles qui ont joué un rôle prépondérant dans le lancement de la traite négrière privée à Nantes, les Montaudouin apparaissent comme les plus importants. Les trois frères, René (1673-1731), Jacques de La Robretière (1675-1747) et Thomas dit de Launay (1687-1750), ont bâti une partie de leurs gigantesques fortunes grâce aux armements négriers. Ils s'engouffrent très largement dans la brèche ouverte par la monarchie devant l'incapacité des Compagnies à monopole à alimenter les colonies en captifs.

Entre 1706 et 1731, René et Jacques Montaudouin qui travaillent de concert, arment 65 négriers, soit une moyenne annuelle de 2,5 armements, avec un record en 1718 avec huit armements ! Ces chiffres sont évidemment colossaux, en sachant de plus que le troisième frère Thomas de Launay équipe de son côté 16 navires pour des campagnes de traite entre 1714 et 1730. Les Montaudouin dominent alors de très haut la corporation négrière nantaise : ils sont tout simplement les négociants les plus riches de la cité ligérienne dans le premier XVIII^e siècle. En effet, René Montaudouin arrive en tête dans un « état des fortunes du négoce nantais vers 1725 », réalisé par le maire de Nantes Gérard Mellier⁴⁰. Il dispose d'un capital estimé à 600 000 livres tournois ; ses frères Jacques et Thomas sont également présents dans l'inventaire, avec des fortunes évaluées, respectivement à 300 000 et 200 000 livres.

Une étude menée sur la traite négrière nantaise au milieu du XVIII^e siècle a mis également en lumière le retrait de plusieurs familles qui ont joué un rôle prépondérant dans le lancement de la traite négrière privée à Nantes, au premier rang desquelles les Montaudouin. Entre 1748 et 1751, un seul navire, *Le César* du port de 80 tonneaux, est

39. Laure PINEAU-DEFOIS, « Les grands négociants nantais du dernier tiers du XVIII^e siècle. Capital hérité et esprit d'entreprise (fin XVII^e – début XIX^e siècle) », thèse d'histoire, Guy SAUPIN (dir.), Université de Nantes, 2008, t. 2, p. 210, 217-218. Entre 1763 et 1792, l'armement Bouteiller s'élève à 45 135 tonneaux pour 140 armements, soit une moyenne de 322 tonneaux par unité. La traite négrière représente à elle seule 31 % du tonnage équipé durant ces trente années, ce qui, compte tenu des « queues de retours », témoigne de l'importance de ce trafic pour cette famille d'armateurs. Une partie non négligeable du tonnage de droiture (68 % du total) découle directement des négociations de captifs avec les colons domingois.

40. Arch. mun. Nantes, CC 484 : « État des négociants... avec leurs facultés au moins et leurs demeures de la ville et faubourg de Nantes ». Cité par Jean MEYER, *L'armement nantais...*, op. cit., p. 257-261.

armé en direction des côtes de l'Afrique par Thomas Montaudouin de Launay. Ce retrait de la traite ne signifie pas pour autant un désintérêt de la famille pour l'armement maritime en général : les Montaudouin sont des armateurs importants à Nantes au milieu du siècle, essentiellement dans le domaine de la droiture antillaise. Fortune faite, les membres de la lignée paraissent délaisser ce type d'armement, qu'ils jugent peut-être trop risqué ou hasardeux, pour se consacrer à des investissements plus sûrs, dont les profits escomptés sont certes plus faibles que ceux d'une expédition de traite réussie, mais plus importants que ceux d'une campagne ratée. D'autres membres de la famille choisissent de sortir du milieu négociant « par le haut », le plus souvent en accédant à des responsabilités dans le monde des offices par l'achat de charges. Le but recherché est la plupart du temps l'accès au deuxième ordre de la société d'Ancien Régime, c'est-à-dire la noblesse. Un anoblissement graduel obtenu par l'exercice d'une charge peut s'accompagner de l'achat de terres ou à de l'acquisition d'un office de « Secrétaire du roi, Maison et Couronne de France ».

Formé en partie en Hollande, notamment à Amsterdam, où il est envoyé pour quelques années au lendemain du traité d'Utrecht de 1713, Guillaume Grou (1698-1774) est le fils de Jean-Baptiste Grou (né à Paris en 1659) et de Marie-Marthe Lucas de La Martinière⁴¹. Leur union est célébrée à Nantes en mai 1694. Jean-Baptiste participe à l'armement maritime dans le port ligérien à partir de 1698, mais son activité d'armateur apparaît relativement réduite : 40 voyages entre 1698 et 1731 (28 en droiture, 6 au cabotage vers le nord de l'Europe en particulier en direction de Rotterdam, 4 à la pêche morutière et 2 expéditions de traite négrière). Encore faut-il tenir compte de certaines lacunes de la documentation dans le premier tiers du XVIII^e siècle. Notons que 25 de ces 40 armements s'effectuent entre 1698 et 1715.

Guillaume Grou arme son premier navire négrier, *La Placelière* (140 tonneaux), en septembre 1748. Au total, il impulse onze expéditions de traite entre 1748 et 1763. Ses armements personnels représentent 24 expéditions entre 1742 et 1763 pour 5 647 tonneaux, soit une moyenne de 235 tonneaux. Il convient de souligner l'importance de la traite négrière entre 1748 et 1763 : onze des quinze bâtiments équipés par ce négociant durant ces années se dirigent vers

41. Jean MEYER, « La famille des Grou » in- *Bulletin de la Société Archéologique de Nantes et de la Loire-Atlantique*, t. 99, 1960, p. 117-131 et t. 100, 1961, p. 58-65 ; Séverine BULTEAU, « Étude économique et sociale d'une famille de négociants-armateurs nantais : les Grou (1698-1774) », maîtrise d'histoire, Guy SAUPIN (dir.), Université de Nantes, 2000.

les côtes de l’Afrique. Le contexte est alors particulièrement porteur pour la traite. Au sortir de la guerre de Succession d’Autriche, la demande de captifs est forte dans les colonies et la période « d’Entre Deux guerres » (jusqu’au début de la guerre de Sept Ans) se traduit par le premier apogée de l’armement négrier nantais. Il faut ensuite attendre les années 1780 pour voir les chiffres atteints et dépassés. Durant l’ensemble de sa période d’armement, la traite négrière correspond à 36,7 % du tonnage total armé par Guillaume Grou.

La dernière catégorie est dédiée au cas particulier des deux sociétés d’armements, mises en place au milieu du XVIII^e siècle à Nantes, et qui sont vouées à la traite négrière : la société d’Angola et la Compagnie de Guinée. Elles ont toutes les deux la particularité d’être des sociétés fondées en commandite. Il s’agit d’ailleurs des deux premiers exemples de sociétés par actions liées au commerce négrier en France.

Créée à Paris le 7 septembre 1748 pour une durée de cinq ans, la société d’Angola, dont le but est de pratiquer la traite des Noirs le long de la côte éponyme, est dotée d’un capital de 1 600 000 livres (dans les faits 2 millions de livres tournois sont réunies). Elle est placée sous la direction de son fondateur : Antoine-Vincent Wailsh (1703-1782). Issu d’une famille irlandaise installée à Saint-Malo à la fin du XVII^e siècle, il s’implante à Nantes à la fin de la décennie 1720⁴². Dans son commentaire de l’acte de fondation de cette société, Gaston-Martin a remarqué « qu’aucun armateur nantais connu n’y prendra de parts », signe selon lui d’une certaine inquiétude, pour ne pas dire méfiance, du milieu négociant de la cité ligérienne devant cette initiative⁴³. Ainsi, la liste des 26 actionnaires ne comprend que deux Nantais : Antoine Wailsh (pour 250 000 livres) et Duchatel (pour 175 000 livres). En revanche, les milieux de la haute finance parisienne et de l’administration supérieure de la Compagnie des Indes sont particulièrement bien représentés : le financier Pâris de Montmartel investit 375 000 livres, les banquiers Tourton et Baur souscrivent également pour 375 000 livres, et Michau de Montaran, commissaire du roi auprès de la Compagnie et ancien trésorier des États de

42. Jean SURET-CANALE, « De la traite négrière à l’aristocratie foncière : les Walch-Serrant », in- Serge DAGET (éd.), *De la traite à l’esclavage du v^e au XIX^e siècle*, Paris, CRHMA, Société française d’histoire d’outre-mer, l’Harmattan, 1988, t. 1, p. 361-375 ; Marie OMINE, « Le commerce international de Nantes au XVIII^e siècle : l’exemple des Walsh » in-*Mémoire de la Société d’Histoire et d’Archéologie de Bretagne*, Actes du congrès de Lamballe, t.81, 2003, p. 252-282.

43. GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 240-257.

Bretagne, met 50 000 livres dans l'affaire⁴⁴. Il est possible dans ces conditions d'interpréter le faible investissement nantais dans cette société, non pas comme un signe de méfiance des négociants de la place, mais plutôt comme le résultat d'un montage financier qui les dépasse, même s'il est indéniable qu'Antoine Wailsh ne jouit pas d'une excellente réputation au sein du milieu marchand du port ligérien.

Peu de temps après, au début du mois de novembre 1748, au domicile parisien du négociant nantais Gabriel Michel (1702-1765), une autre société est mise en place avec également comme objet la traite négrière : la Compagnie de Guinée. Elle dispose d'un capital supérieur à la société d'Angola : 2 400 000 livres. L'apport de la société Grou et Michel⁴⁵ est de 300 000 livres et Gabriel Michel, nouveau directeur de la Compagnie des Indes, met 100 000 livres de plus en son nom personnel. Les financiers parisiens sont aussi très présents dans l'opération : ainsi, le fermier général Dupleix de Bacquencourt apporte la somme de 560 000 livres. Pour Herbert Lüthy, ce personnage, frère du gouverneur des établissements français aux Indes et proche allié de famille de l'ancien directeur de la Compagnie des Indes Duval d'Eprenesnil, « patronne » véritablement l'opération, tandis que la société d'Angola est « commanditée » par le banquier du trésor royal Pâris de Montmartel⁴⁶. Il semble donc que les initiatives émanent dans les deux cas du milieu parisien et que la seconde société ait été montée en réaction à la création de la première. Selon Philippe Haudrère, la société de Guinée constitue l'exemple le plus fragrant du détournement d'une partie du monopole commercial de la Compagnie au profit de son directeur⁴⁷. Il s'agit en effet pour la Compagnie de Guinée de prendre en charge l'exploitation du monopole de la traite négrière le long de la côte du Sénégal, déficitaire pour la Compagnie des Indes depuis au moins 1736. Pour ses activités

44. Philippe HAUDRÈRE, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2005, t. 1, p. 145-146.

45. Jean-Baptiste Grou (1708-1756), Gabriel et François-Augustin Michel (1713-1778) ont fondé une société en commandite par un acte sous seing privé conclu à Nantes le 9 juillet 1748 et dix jours plus tard à Hambourg. Cette société est enregistrée en octobre 1749 au greffe du consulat de Nantes. Voir AD 44, B 5563-5564. Cité par Séverine BULTEAU, *Étude économique...*, *op. cit.*, p. 48 et 213-222.

46. Herbert LÜTHY, *La Banque Protestante en France, de la Révocation de l'Édit de Nantes à la Révolution*, t. 2 : *De la banque aux finances (1730-1794)*, Paris, SEVPEN, 1961, p. 304-305.

47. Philippe HAUDRÈRE, *La Compagnie française ...*, *op. cit.*, p. 145.

liées à l'armement négrier, la Compagnie de Guinée commandite la maison Grou et Michel de Nantes.

Les deux sociétés représentent à elles seules près de la moitié du tonnage des négriers armés entre 1748 et 1751 dans le port ligérien et contribuent largement au premier apogée négrier nantais. Les capitaux réunis leur permettent des investissements considérables. Sur les quinze bâtiments négriers déclarés devant les officiers de l'Amirauté de Nantes entre 1748 et 1751 par la société Grou et Michel (dont neuf pour la seule année 1749), douze sont des constructions neuves et trois seulement des navires d'occasion. Les trois comparses indiquent détenir à chaque fois la totalité des parts des embarcations. De son côté, la société d'Angola pratique une politique d'achat de navires mixtes. Sur les dix unités déclarées comme appartenant à cette Compagnie et qui pratiquent la traite négrière (sur les treize initialement prévus dans l'acte de fondation), cinq sont des navires neufs et les cinq autres des bâtiments d'occasion⁴⁸.

Il convient d'évoquer brièvement le devenir de ces deux sociétés en commandite. En ce qui concerne la société d'Angola, comme l'a résumé Gaston-Martin

« elle n'a pas fait faillite, mais les associés ne croient pas devoir la renouveler, pour une nouvelle période quinquennale⁴⁹ ».

La société termine donc ses activités en 1753 ; anobli au cours de cette année là, Antoine Wailsh se retire sur ses terres angevines. Quant à la société animée par Grou et Michel, elle distribue des dividendes jusqu'en 1776. Le rendement n'est néanmoins pas très élevé d'après Philippe Haudrère : un peu plus de 4 % par an sur 27 ans⁵⁰.

On ne saurait conclure ce tableau sur la diversité des stratégies des acteurs sans rappeler, quelles qu'elles furent, les raisons de l'importance de l'armement négrier à Nantes (plus de 42 % des expéditions de traite française au XVIII^e siècle). Dans le sillage des travaux de Paul Butel, les historiens avaient en avant l'explication par défaut : les Nantais auraient fait de la traite négrière car ils auraient été moins compétitifs que les Bordelais notamment, dans

48. Arch. Dép. Loire-Atlantique, B 4499 : Amirauté de Nantes, propriétés de vaisseaux, années 1747 à 1751.

49. GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 255.

50. Philippe HAUDRÈRE, *La Compagnie française ...*, *op. cit.*, p. 147. Les 2 400 000 livres de capital initial produisent 2 659 000 livres de profit.

l'approvisionnement des planteurs de Saint-Domingue⁵¹. Les vins de Bordeaux et les farines de la région d'Agen étaient il est vrai particulièrement prisés dans la perle des Antilles, ce qui explique en partie la domination écrasante de l'armement en droiture dans le port de la Guyenne, durant près des deux tiers du dernier siècle de l'Ancien Régime.

Toutefois, des travaux récents ont remis en cause cette interprétation⁵². Rappelons au préalable que Nantes est le principal marché céréalier de Bretagne et dispose à ses portes des grains produits dans les secteurs proches du littoral sud de la province (la région de Hennebont et le Vannetais par exemples). Les vins produits dans le comté nantais ont une mauvaise réputation, mais la Loire permettait l'acheminement de vins d'amont de meilleures qualités. Par ailleurs, si la traite négrière est un choix par défaut à Nantes, comment expliquer que la plupart des ports français prennent l'option de développer ce secteur d'armement après la guerre de Sept Ans et surtout après la guerre d'Indépendance américaine ? Certes, le gouvernement monarchique pousse les armateurs à envoyer des navires pour des voyages négriers, en accordant des primes par captif introduit aux îles et en fonction de la taille des navires équipés et des facteurs locaux sont à prendre en considération. Ainsi, la perte du Canada, effective après le traité de Paris, oblige les négociants rochelais en particulier, à trouver d'autres débouchés. La situation est similaire à Marseille, où le krach des courtiers de 1774 provoque un recul des profits du commerce du Levant. Les Bordelais subissent quant à eux la concurrence des farines américaines arrivant en contrebande aux Antilles. Toutefois, tous ces motifs ne justifient pas complètement la montée en puissance des armements négriers français qui amènent la traite française entre 1783-1792 à son plus haut niveau séculaire et ne montrent en rien une potentialité nantaise quant à un choix par défaut.

En prenant le contre-pied de Paul Butel, on pourrait considérer que les Nantais investissent massivement dans la traite négrière parce qu'ils sont les plus aptes à le faire. Les travaux de Gérard Le Bouëdec sur les approvisionnements de la Compagnie des Indes ont permis de

51. Paul BUTEL, « La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », thèse d'État, Université de Paris I, 1973. Une version abrégée de cette étude a été publiée : *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.

52. Plusieurs remarques développées dans ce paragraphe reprennent les conclusions présentées par Guy Saupin, dans une communication faite lors d'une journée d'études organisée à l'Université de Nantes par le CRHIA le 29 mai 2008.

souligner la qualité de l'arrière-pays nantais⁵³ et les Nantais sont particulièrement positionnés pour se procurer des marchandises asiatiques, en particulier les fameuses guinées bleues, utilisées ensuite sur les côtes africaines pour les échanges contre les captifs⁵⁴. La thèse récente d'Aka Kouamé permet par ailleurs de revaloriser l'importance du marché africain dans le circuit de traite négrière, en montrant que les captifs ne sont pas négociés contre des articles de nulle valeur, ce que le terme de « pacotille » a longtemps laissé penser⁵⁵. Ainsi, les armateurs du port ligérien disposent d'un éventail de produits tout à fait appréciés par les interlocuteurs africains. Enfin, dans le cas nantais, la part des initiatives individuelles n'est sans doute pas à négliger. La capacité de certains entrepreneurs, spécialement les frères Montaudouin, à se lancer massivement dans un tel armement au moment des grands débuts de la traite privée, a certainement permis à d'autres négociants d'imiter leurs pratiques.

53. Gérard LE BOUËDEC, « Les approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770). L'horizon géographique lorientais » in *Histoire, économie et société*, 3^e trimestre 1982, p. 377-412 ; *Ibid.*, « Les approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770) », thèse de troisième cycle, MEYER J. (dir.), Université de Paris IV, 1982.

54. Philippe HAUDRÈRE, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2005, t. 1, p. 308-312. Les ventes des marchandises rapportées par les navires de la Compagnie se font durant une période à Nantes (jusqu'en 1733). Ensuite, les négociants nantais conservent une place importante parmi les acheteurs : ils acquièrent 52,7 % du montant total des ventes entre 1758 et 1764 et 35,6 % entre 1764 et 1769.

55. Aka KOUAMÉ, « Les cargaisons de traite nantaises au XVIII^e siècle. Une contribution à l'étude de la traite négrière française », thèse d'histoire, Christian HERMANN (dir.), Université de Nantes, 2005