



## Rochefort et la traite négrière au XVIII<sup>e</sup> siècle

► Christophe Cadiou-Quella

« Le "commerce honteux" de négociants vertueux et d'une Marine insoupçonnable », ainsi l'auteur qualifie-t-il ce trafic qu'il exhume d'un passé oublié. Certes, la traite n'a pas eu à Rochefort les dimensions qu'elle a prises à Nantes, La Rochelle ou Bordeaux mais elle a connu un temps de splendeur à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Fruit d'une recherche originale, appuyée sur l'inventaire critique de très nombreuses sources, l'article analyse les caractéristiques d'un commerce risqué mais fructueux et en fait ressortir l'originalité dans un cadre national, en bousculant au passage des images d'une histoire locale convenue. Dans ce port-arsenal de création récente, ne disposant pas d'une riche bourgeoisie négociante ancienne, sont mis en lumière les réseaux avec d'autres négriers et surtout les relations avec l'État, ses grands commis, sa marine et sa politique militaire et économique.

Les grands ports négriers ont presque tous leur histoire. Si l'antériorité et le nombre des travaux mettent en exergue le rôle de Nantes dans la traite française, les historiens n'ont pas oublié La Rochelle, Bordeaux, Saint-Malo, Le Havre et son annexe honfleuraise, ainsi que Lorient<sup>1</sup>. L'ombre écrasante de ces grands ports négriers semble avoir soustrait à l'historiographie les gagne-petit de la traite française, qui ne représentent pas plus de 6% environ des expéditions négrières françaises d'après le recensement effectué par Jean Mettas<sup>2</sup>. C'est moins que chacun des cinq premiers ports négriers pris séparément.

Parmi ces ports dits « secondaires », il y a bien entendu ceux que des circonstances certainement très particulières ont amené à pratiquer la traite

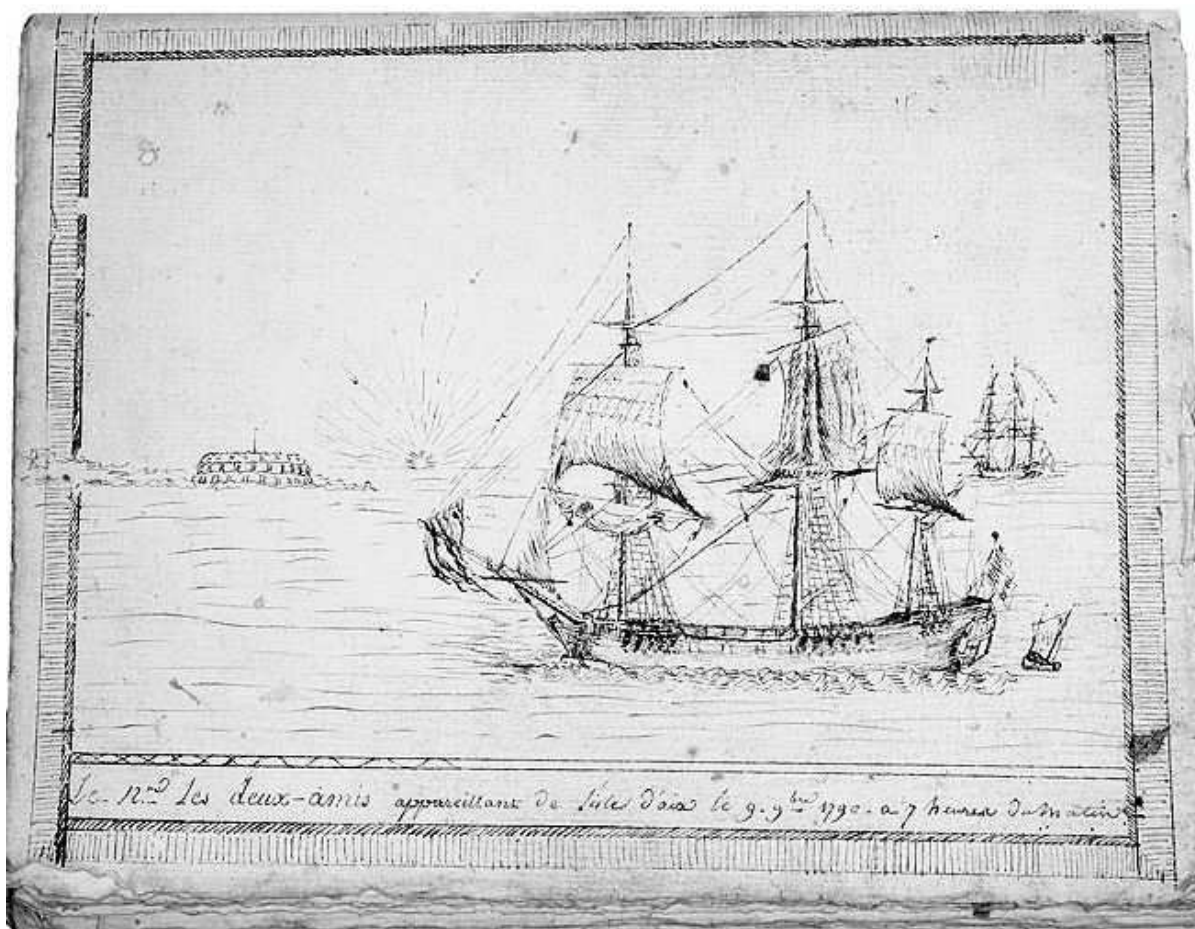
accidentellement, comme Morlaix et Sète, qui ont armé chacun une expédition. Et puis il y a ceux qui y ont participé activement, en tout cas moins occasionnellement : Marseille, avec 82 expéditions recensées, mais aussi Dunkerque et Rochefort. Ne méritent-ils pas d'être étudiés ?

Pour Léon Vignols, au début du XX<sup>e</sup> siècle, dans une remarque sentencieuse, « le fait que dans une ville maritime, le trafic négrier ne représente qu'un cinquième ou un huitième du commerce total, n'est aucunement un motif pour lui refuser la qualification de port négrier ». Même constat pour Serge Daget qui pointe du doigt le jeu des nombres pour justifier le silence : « Est-on moins négrier pour avoir déporté un seul Noir esclave qu'une cargaison de deux cents individus? »<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Voir bibliographie à la fin de l'article.

<sup>2</sup> Mettas Jean, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 2 vol., Société d'Histoire Française d'Outre-Mer, 1978.

<sup>3</sup> Citations reprises de l'ouvrage de Saugera Eric, *Bordeaux-Port négrier XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Karthala, 1995, p. 14. Malheureusement, l'auteur ne mentionne pas ses sources.



Dessin du navire négrier *Les deux amis*, affrété par Guérin l'Ainé, à son départ de l'île d'Aix le 9 novembre 1790  
Extrait du livre de bord d'un des ses officiers (avec l'aimable l'autorisation de la Librairie Le Bail, 13, rue F. Sauton à Paris)

Depuis une période récente, les historiens s'attachent de plus en plus à l'étude de ces ports « secondaires », qui (re)découvrent parfois leur participation à ce trafic<sup>4</sup>. Les mauvaises consciences regrettent une entreprise de culpabilisation et de repentir, quand il ne s'agit là que de recherches historiques.

### L'amnésie au sujet du passé négrier de Rochefort

Elle commence très tôt, dès le XIX<sup>e</sup> siècle. Jean Théodore Viaud et Élie Jérôme Fleury, évoquent à peine la participation de Rochefort au commerce négrier. L'époque est abolitionniste,

et nos deux auteurs regrettent ce « commerce honteux »<sup>5</sup>. Pourtant, ils reconnaissent que les autorités civiles et militaires ont prêté à la Compagnie de l'Assiente (sic)<sup>6</sup>, au début de la guerre de Succession d'Espagne, quelques navires de 4<sup>ème</sup> rang, « loués à bénéfice pour le Roi d'un cinquième au moins sur la valeur des opérations »<sup>7</sup>. Un peu avant dans l'ouvrage, ils rappellent l'existence d'une raffinerie de sucre à Rochefort qui « plus que toute autre, jouissait d'une grande prospérité, parce qu'elle était alimentée par les vaisseaux de l'État »<sup>8</sup>, remplis de « cargaisons considérables de moscouades [sucre

<sup>4</sup> De Cauna Jacques et Graff Marion, *La traite bayonnaise au XVIII<sup>e</sup> siècle. Instructions, journal de bord, projets d'armement*, éd. Cairn, coll. Ecrits du for privé de l'Adour, 2009 ; pour Brest, Vannes, Marseille et même la Suisse, se reporter aux *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, n° 11, « Les ports et la traite négrière - France », Nantes, 2007. Mais rien sur Dunkerque et Rochefort...

<sup>5</sup> Viaud Jean Théodore et Fleury Elie Jérôme, *Histoire de la ville et du port de Rochefort*, Rochefort, 1845, vol. 1, p. 118.

<sup>6</sup> Pour *Asiento* qui désigne un contrat entre le gouvernement espagnol et des puissances étrangères pour la fourniture de marchandises ou d'esclaves dans ses colonies.

<sup>7</sup> *Ibid.* vol. 1, p. 184.

<sup>8</sup> *Ibid.* vol. 1, p. 119-120.

brut] vendues aux raffineurs de la ville ». Manifestement bien informés, J. Th. Viaud et É. J. Fleury évoquent aussi l'association du négociant rochefortais François Hèbre et de son homologue malouin Marion Brillantais, en 1786, dans une entreprise parrainée par les autorités, pour faire la traite des nègres et pour établir un fort dans le golfe de Guinée<sup>9</sup>. C'est finalement assez peu pour une ville qui a armé au moins une vingtaine d'expéditions négrières, mais ces quelques exemples mettent à jour les liens entre la traite et la Marine du Roi.

Un passage du livre mérite l'attention. Viaud et Fleury parlent des sollicitations du pouvoir central en 1696 auprès de l'intendant Michel Bégon, afin qu'il trouve des Rochelais pour faire le commerce des Noirs<sup>10</sup>. Nous sommes à la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg et la Compagnie de Guinée a échoué à fournir suffisamment d'esclaves aux colonies antillaises françaises. En réponse aux demandes de Versailles, Bégon aurait trouvé un certain négociant rochelais, Héron, enrichi dans la traite. Manifestement, l'ossature négociante de Rochefort n'existe pas encore ou n'a pas suffisamment de consistance ni d'assise financière pour relever le défi.

On pourrait invoquer d'autres motifs à l'occultation du passé négrier de Rochefort. Parmi ceux-ci, peut-être, la perception qu'ont les Rochelais (et les autres) de l'histoire de leur ville : d'abord (exclusivement ?) un arsenal et un port colonial, tourné vers l'activité industrielle et militaire, comme si la colonisation sous l'Ancien Régime était totalement étrangère à la traite négrière et à l'esclavage. C'est oublier que la colonisation monarchique a d'abord été esclavagiste. Rochefort était d'ailleurs bien placé pour se lancer dans la traite : ses négociants bénéficient très rapidement d'une solide expérience pour le transfert des engagés, les « trente-six mois », vers les colonies du Nouveau Monde<sup>11</sup>. Parmi les recruteurs, François Hèbre,

père de Pierre André Hèbre de Saint-Clément et oncle d'un autre François Hèbre, tous les deux négriers à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>12</sup>.

Il ne s'agit pas de prétendre ici que la traite négrière est à l'origine de l'enrichissement de Rochefort et de ses négociants, mais simplement de rappeler une histoire oubliée, en tout cas négligée.

### Réévaluation de la traite rochefortaise

Esquisser l'histoire de la traite rochefortaise, c'est d'abord établir un nouveau recensement à partir de celui effectué par Jean Mettas. Son ouvrage est incontournable mais demeure inachevé et n'empêche pas une relecture des chiffres.

#### Les variables du recensement

À titre d'exemple, rappelons les différentes évaluations du trafic négrier de Bordeaux : Eric Saugera constate un écart de 79 expéditions entre l'hypothèse basse de Jean Mettas et celle de Bernard Azen<sup>13</sup> ! Il est vrai que Mettas a répertorié les expéditions de traite en fonction du seul port de départ. Du coup, les chiffres changent, si l'on tient compte des négriers ayant armé à Rochefort mais étrangers à ce port.

C'est le cas, en 1715, de la Compagnie de Saint-Domingue qui fait armer à Rochefort *La Paix Couronnée*. La Dame de Belouan, de Bordeaux, fait également armer à Rochefort en 1769 le navire *L'Affrique* pour la côte de Guinée. Un an auparavant, le capitaine Nicolas Massay de Brabant partait faire la traite à la côte de Guinée sur la flûte du Roi, *Le Salomon*, de Rochefort. Autre exemple : en 1770, le sieur David, riche seigneur parisien, recourt aux services du négociant rochefortais Chevallier pour armer à la traite la corvette du Roi *L'Expérience*. Ces expéditions appartiennent indiscutablement à l'histoire de la traite rochefortaise. Non seulement parce qu'elles

<sup>9</sup> *Ibid.* Vol. 2, p. 242-243. Les auteurs ont eu recours aux archives, puisque la citation du privilège accordé par le roi aux deux négociants est directement extraite de la correspondance de l'intendant avec le Secrétaire d'Etat à la Marine, Service Historique de la Défense, 1E236, p. 10.

<sup>10</sup> *Ibid.* p. 117.

<sup>11</sup> Le rôle de Rochefort dans l'envoi d'engagés a été récemment réévalué par Thomas Mélanie, *Rochefort : un arsenal tourné vers les colonies du Nouveau Monde. Étude des engagés partis vers*

*les Antilles, Cayenne et la Nouvelle-France 1705-1758*. Mémoire de master 1<sup>ère</sup> année, dir. Augeron Mickaël, F.L.A.S.H., Université de La Rochelle, 2006.

<sup>12</sup> François Hèbre l'aîné aurait recruté, à titre particulier ou pour le compte d'autres armateurs, une vingtaine d'engagés en 1755, à destination de l'île Royale et de Saint-Domingue, cf. Thomas Mélanie, *op. cit.*, p. 171-177. On notera à l'occasion un trait récurrent des négociants-armateurs rochefortais : leur rôle de commissionnaires pour des armateurs nantais ou rochelais.

<sup>13</sup> Saugera Eric, *Bordeaux-Port négrier...*, p. 201

sont parties du port et qu'elles font intervenir des acteurs locaux, mais aussi parce qu'elles posent la question du choix de Rochefort par ces armateurs.

Le total des expéditions diffère encore si l'on prend en compte cette fois les Rochefortais ayant armé dans d'autres ports, à titre individuel ou bien pour le compte d'une compagnie de commerce. Le navire *La Reine de Podor*, parti de La Rochelle en 1786, à destination de l'Afrique puis de Saint-Domingue, appartient à un armateur rochefortais, Jean Guérin l'Aîné, très impliqué dans le trafic négrier<sup>14</sup>. *Le Nécessaire*, flûte du roi de 100 tonneaux, est armée en 1771 à La Rochelle par le négociant Jouanne de Saint-Martin, mais pour le compte et au nom de François Chevallier, déjà rencontré, qui détient d'ailleurs 26/35<sup>e</sup> des parts de cette expédition<sup>15</sup>. En 1788, *Les Deux Frères*, qui appartient au négociant rochefortais Jean Baptiste Magné, part de La Rochelle, armé par Monsieur Lardeau et fils, pour la côte d'Angole<sup>16</sup>.

Au-delà de cette liste, certainement pas exhaustive, il ne s'agit pas d'établir une comptabilité macabre, en se demandant qui a expédié le plus de navires, mais de mieux appréhender les chiffres de la traite et d'en comprendre certains mécanismes peu connus.

### La spécificité rochefortaise

En partant des chiffres fournis par Jean Mettas, Rochefort aurait armé 20 expéditions négrières. Au regard des 3 343 qu'il recense, c'est plus que marginal : seulement 0,6% ! Comparativement aux grands ports négriers, c'est 71 fois moins que le nombre d'expéditions nantaises, 21 fois moins que La Rochelle et encore 4 fois moins que Marseille, pourtant classée dans la cour des petits ! D'emblée, la faiblesse des chiffres ne favorise pas une étude sérieuse et statistique, et minimise à l'avance toute conclusion trop globale. Y ajouter les 4 ou 5 expéditions évoquées plus haut ne modifie en rien la modestie de la traite rochefortaise à l'échelle nationale.

### Expéditions négrières selon le port de départ au XVIII<sup>e</sup> siècle, d'après Jean Mettas

(les chiffres entre parenthèses indiquent les modifications évoquées au cours de l'étude)

Ports	Nombre de navires	En pourcentage du total
Nantes	1427	42,7 %
La Rochelle	427 (424)	12,8 (12,7)
Le Havre	399	11,9
Bordeaux	393	11,7
Saint-Malo	216	6,5
Lorient	156	4,7
Honfleur	125	3,7
Marseille	82	2,4
Dunkerque	44	1,3
<b>Rochefort</b>	<b>20 (23)</b>	<b>0,6 (0,7)</b>
Vannes	13	0,4
Bayonne	9	0,3
Brest	7	0,2
Dieppe	1	-
Morlaix	1	-
Saint-Brieuc	1	-
Sète	1	-
Total métropole	3322	99,4
Île Bourbon	8	0,2
Île de France	5	0,1
Gorée	3	0,1
Martinique	3	0,1
Port-au-Prince	1	-
Port indéterminé	1	-
Total	3343	100

<sup>14</sup> Archives Départementales de la Charente-Maritime (AD 17), B 259 bis et 5796.

<sup>15</sup> AD 17, B 259, 5769 et 5770. Cité par Deveau Jean-Michel, *La traite rochelaise*, op. cit. p. 57.

<sup>16</sup> SHD/Marine Rochefort, 6P6-21.



## Traite négrière à Rochefort

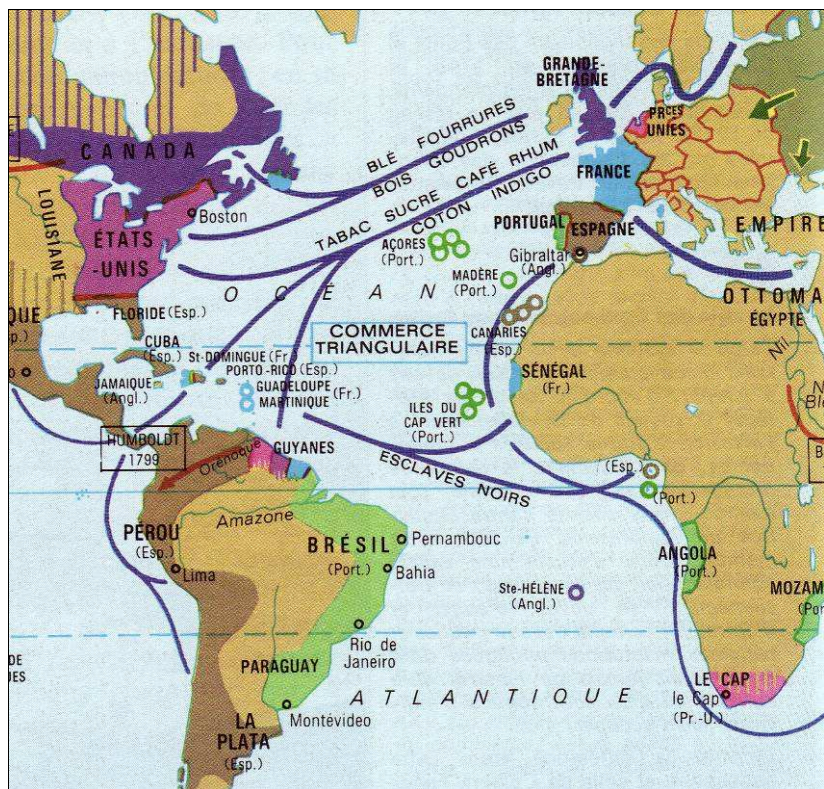
Néanmoins, une remarque s'impose : Rochefort est le premier port-arsenal négrier du royaume, devant Brest, qui totalise 7 expéditions, tandis que Toulon et Cherbourg n'en ont armé aucune. Le Havre, également ville arsenal, est loin devant, avec 399 expéditions (524, si on y ajoute son annexe de Honfleur), mais le port s'adonne en grande partie au commerce depuis le XVII<sup>e</sup> siècle et de plus en plus au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Lorient, autre port militaire, comptabilise 156 expéditions, mais l'essentiel de la traite lorientaise relève de l'activité de la Compagnie des Indes et décline fortement à la fin du siècle. Par son statut singulier d'arsenal, Rochefort offre donc l'occasion d'examiner les rapports entre la Marine du Roi et la traite négrière. C'est peut-être là la principale spécificité de la traite rochefortaise.

## Autres facteurs quantifiables ou non

L'intégration des élites négociantes de la ville dans le commerce triangulaire se mesure également sous l'angle des capitaux rochefortais investis dans d'autres ports, dont l'étude reste à faire. Dans le sens inverse, il faut évaluer le rôle de commissionnaires rempli par certains Rochefortais pour le compte d'autres négriers. À cet égard, si Pierre André Hèbre de Saint-Clément arme peu en traite comparativement à l'ensemble de ses activités marchandes, en revanche, il entretient d'étroites relations avec les milieux négriers rochelais et nantais. En 1784, il achète ainsi à Rochefort sur adjudication, *La Fidelle*, un navire de 150 tonneaux qu'il revend à Bernard l'Aîné, important négrier nantais (6 expéditions recensées)<sup>17</sup>. La même année, il arme pour le même négociant nantais deux navires, *Le Duc de Crillon* et *Le Saint-Clément*<sup>18</sup>.

Mais on imagine sans peine d'autres réseaux, plus locaux : il agit ainsi en tant que correspondant de Jean Manié, propriétaire du *Senac*, qui désarme à Rochefort en 1769. Le navire revient certes d'un voyage en droiture de la Martinique et de Saint-Domingue, mais il appartient à un négrier rochelais<sup>19</sup>.

La réévaluation de la traite rochefortaise, ou plutôt de l'importance de la traite à Rochefort, fait aussi appel à d'autres données. Certaines sont quantifiables, comme le rôle d'ingénieurs de la Marine dans la construction de navires négriers<sup>20</sup>, ou encore la possession de plantations et d'esclaves. L'examen systématique des registres matricules de l'inscription maritime délivrerait peut-être l'existence d'autres voyages. D'autres indicateurs, plus difficiles à évaluer, sont indispensables : l'impact de la traite négrière sur les mentalités locales, l'attachement aux colonies et la réception des idées abolitionnistes, le rôle de Rochefort comme siège et relais du lobbying négrier de La Rochelle et de Rochefort.



### Le commerce dans l'Atlantique à la fin du XVIIIe

Le **commerce triangulaire** désigne le commerce de navires allant de l'Europe aux côtes africaines pour se procurer des esclaves, qu'ils acheminent ensuite dans les Antilles et le continent américain pour être vendus et qui reviennent en Europe, chargés de produits coloniaux (sucre, coton, café...). Le **commerce en droiture** désigne les trafics effectués directement avec les colonies américaines.

<sup>17</sup> AD 17, série B 5786. Deveau J.-M., *op. cit.* p.157.

<sup>18</sup> *Ibid.* p. 157.

<sup>19</sup> SHD/M Rochefort, 7P8-1.

<sup>20</sup> C'est le cas de Chevillard et de Pennevert, voir plus loin p. 36.

## Expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle

D'après le recensement de Jean Mettas, modifié pour Rochefort

(Les chiffres entre parenthèses indiquent le pourcentage des expéditions par port et pour la période)

Port	1707-1744	1745-1759	1760-1779	1780-1793	Total
Nantes	508 (51,4%)	229 (54,3%)	352 (40,1%)	338 (32,1%)	1427 (42,7%)
La Rochelle	160 (16,2)	56 (13,3)	90 (10,1)	118 (11)	424 (12,5)
Le Havre	45 (4,6)	25 (5,9)	138 (15,7)	191 (18,2)	399 (11,9)
Bordeaux	43 (4,3)	46 (10,9)	112 (12,8)	192 (18,3)	393 (11,8)
Saint-Malo	56 (5,7)	41 (9,7)	88 (10)	31 (2,9)	216 (6,5)
Lorient	124 (12,5)	6 (1,4)	8 (0,9)	18 (1,7)	156 (4,7)
Honfleur	7 (0,7)	2 (0,5)	44 (5)	72 (6,8)	125 (3,7)
Marseille	9 (0,9)	1 (0,2)	16 (1,8)	56 (5,3)	82 (2,4)
Dunkerque	9 (0,9)	6 (1,4)	21 (2,4)	8 (0,8)	44 (1,3)
<b>Rochefort</b>	<b>2 (0,2)</b>	<b>-</b>	<b>3 (0,4)</b>	<b>18 (1,7)</b>	<b>23 (0,7)</b>
Vannes	7 (0,7)	5 (1,2)	1 (0,1)	-	13 (0,4)
Bayonne	2 (0,2)	4 (0,9)	1 (0,1)	2 (0,2)	9 (0,3)
Île Bourbon	7 (0,7)	-	-	-	8 (0,2)
Brest	4 (0,4)	-	2 (0,2)	1 (0,1)	7 (0,2)
Île de France	-	-	1 (0,1)	4 (0,4)	5 (0,1)
Gorée	3 (0,3)	-	-	-	3 (0,1)
Martinique	2 (0,2)	-	1 (0,1)	-	3 (0,1)
Dieppe	1 (0,1)	-	-	-	1
Morlaix	-	1 (0,2)	-	-	1
Port-au-Prince	-	-	-	1 (0,1)	1
Saint-Brieuc	-	-	-	1 (0,1)	1
Sète	-	-	-	1 (0,1)	1
<b>Total</b>	<b>989 (98,9)</b>	<b>422 (99,3)</b>	<b>878 (98,4)</b>	<b>1052 (97,9)</b>	<b>3342 (98,5)</b>
Port non précisé	11 (1,1)	3 (0,7)	14 (1,6)	23 (2,1)	52 (1,5)
<b>Total</b>	<b>1000 (100)</b>	<b>425 (100)</b>	<b>892 (100)</b>	<b>1075 (100)</b>	<b>3394 (100)</b>

Ces deux approches sont nécessairement complémentaires. L'étude du poids des négriers dans les loges maçonniques de Rochefort permet par exemple d'estimer le niveau d'irrigation de la culture et des intérêts négriers au sein de l'élite locale, en même temps que les stratégies mises en oeuvre pour défendre les intérêts des planteurs et des négriers<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Démarche proposée pour Le Havre par Eric Saunier, « Le Havre, port négrier... », article cité, *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, n° 11.

## Le temps de la traite rochefortaise

### Le déséquilibre chronologique

Tout d'abord, remarquons qu'aucun navire négrier ne part de Rochefort entre 1715 et 1770 d'après le répertoire de Jean Mettas, et que les 20 expéditions recensées s'étalent sur une vingtaine d'années. Une attention plus fine portée à la chronologie montre que, sur les 18 navires partis après 1770, 2 seulement le sont en 1770-1771 et 16 entre 1784 et 1791. Si on y ajoute les trois expéditions armées par des Rochefortais (*Le Néces-*

saire, *La Reine de Podor* et *Les Deux Frères*), le déséquilibre est encore plus marqué, puisque 2 sur 3 partent dans les années 1780, *Le Nécessaire* faisant exception en 1771. Les guerres révolutionnaires puis napoléoniennes mettent ensuite un terme définitif à une traite rochefortaise tardive mais en plein essor.

Faut-il y voir un désintérêt des élites rochefortaises pour l'activité négrière durant la majeure partie du XVIII<sup>e</sup> siècle ? Comment alors expliquer leur intérêt à partir de 1770, et particulièrement dans les dernières années de l'Ancien Régime ?

Les négociants rochefortais ont-ils préféré investir leurs capitaux dans la traite rochelaise, bordelaise ou nantaise ? Concernant la première, Jean Michel Deveau calcule qu'entre 1737 et 1785, les régions des environs de La Rochelle n'investissent que pour 2,5% du total de l'armement négrier rochelais, soit 426,75 tonneaux : Rochefort ne compte que pour 25 tonneaux répartis en 4 armements, loin derrière Marennes (66,5 tonneaux pour 8 armements)<sup>22</sup>. On mesure là le faible rôle des négociants rochefortais dans l'armement négrier rochelais. Sous réserve bien sûr de découvrir tous les hommes de paille et les prête-noms qui peuvent masquer d'éventuels investisseurs.

Quant aux autres ports négriers, il est difficile d'évaluer la part des capitaux rochefortais. La question est étroitement liée en fait aux capacités financières des négociants : en d'autres termes, possèdent-ils assez de capitaux pour participer aux expéditions négrières armées dans d'autres ports ? Il est difficile de le savoir. Mais on peut supposer que la création récente de l'arsenal n'a pas encore permis l'émergence d'une bourgeoisie suffisamment enrichie pour se lancer dans la traite qui nécessite d'importants capitaux.

### Le rôle du régime de « l'Exclusif »

Les deux expéditions précoces de 1715 peuvent s'expliquer à la fois par des facteurs nationaux et locaux. En effet, en 1701, à la veille du début de la guerre de Succession d'Espagne, Louis XIV obtient pour la Compagnie de l'Asiento, le monopole de la traite vers les possessions espagnoles d'Amérique. Une régie est installée à Rochefort et le roi lui donne plusieurs bâtiments, dont *L'Indien*. Mais suite à l'abandon du mono-

pole de l'*asiento* aux Anglais par le traité d'Utrecht de 1713, la compagnie devient inopérante et *L'Indien* semble "recyclé" au profit de Joseph Hardouin Desruaux, qui apparaît comme armateur privé en 1716-1717 pour affréter des navires à destination de la Guyane, transportant hommes, munitions, farines, etc... Il traite directement avec l'intendant de marine de Rochefort, Beauharnais<sup>23</sup>. Dans les mêmes circonstances, *La Paix Couronnée*, qui part la même année de Rochefort, est armée par la Compagnie de Saint-Domingue qui, selon toute vraisemblance, hérite du patrimoine naval de l'ex-Compagnie de l'Asiento.

On peut donc supposer que le traité conclu avec l'Angleterre a conduit à l'éparpillement de la flotte rochefortaise de l'ancienne Compagnie de l'Asiento, entre la Compagnie de Saint-Domingue et des armateurs privés. On peut aussi y voir le souci de renflouer les caisses de l'État après une guerre très difficile ayant entraîné une situation financière préoccupante.

Les lettres patentes de 1716 sur le commerce de Guinée, c'est-à-dire la traite, et de 1717 sur le commerce avec les colonies, en instaurant « l'Exclusif » intégral et en réservant le trafic négrier et colonial à quelques ports seulement, ont pu retarder le démarrage de la traite rochefortaise. Désormais en effet, et jusqu'en 1741, le commerce négrier est ouvert à tous les négociants de Rouen, de La Rochelle, de Nantes, de Saint-Malo et de Bordeaux – mais à eux seuls – entre la Sierra Leone et le Cap de Bonne Espérance.

Le développement de l'activité négrière à partir de 1770 pourrait à l'inverse être mis en rapport avec la décision royale de 1767 de rendre la traite totalement libre, sans payer de droits à la Compagnie des Indes qui en détenait le monopole, mais qui délégua son activité négrière à tous les armateurs prêts à payer en échange une taxe de 10 livres par Noir débarqué. Depuis 1741, moyennant cette redevance, tous les ports du royaume sont autorisés à pratiquer la traite négrière. Pourtant, malgré cette législation commerciale favorable, la traite rochefortaise ne décolle toujours pas après cette date.

<sup>22</sup> Deveau J.-M., *op. cit.*, p. 29.

<sup>23</sup> Archives Nationales d'Outre-Mer (ANOM), FR COL C 14/9 F 113.



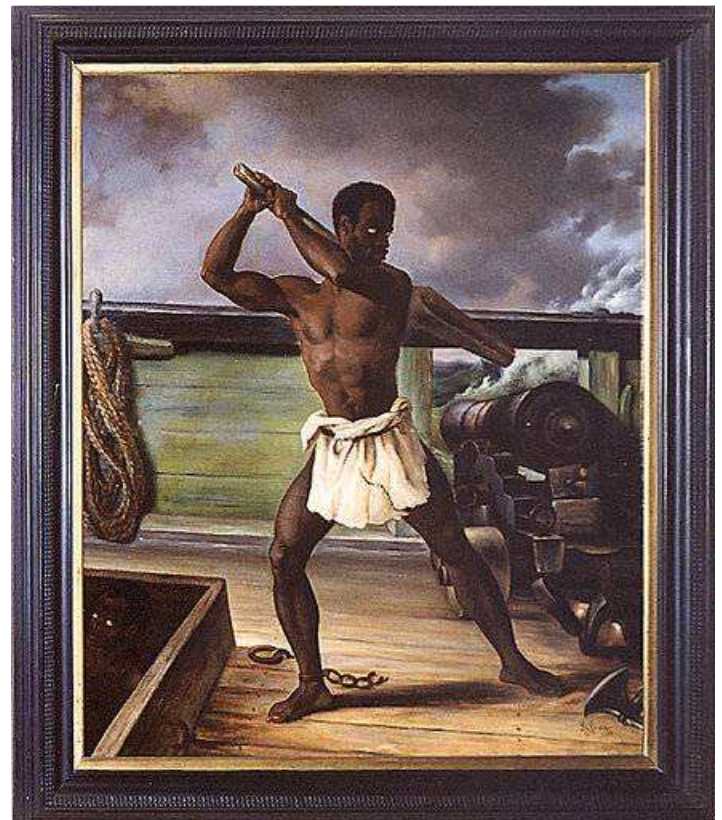
### L'influence de la politique de Choiseul

Les timides expériences de 1770-1771 sont à replacer dans une conjoncture très particulière. Le duc de Choiseul-Praslin, secrétaire d'État à la Marine entre 1766 et 1770, initie une politique de colonisation de la Guyane, censée compenser la perte du Canada. À ce titre, et en totale opposition avec l'Exclusif, Louis XV accorde la liberté de commerce à la Guyane le 1<sup>er</sup> mai 1768, pour une durée de 12 ans et dans le seul port de Cayenne. Plusieurs projets de colonisation voient alors le jour, notamment celui porté par Jean Dubuc, premier commis des colonies. Celui-ci s'associe avec David pour obtenir de la Compagnie danoise de Guinée la fourniture exclusive annuelle de 1 200 Noirs.

En outre, Choiseul-Praslin accorde à la société créée par Dubuc la possibilité d'utiliser les stocks accumulés à Rochefort et initialement prévus pour l'expédition calamiteuse de Kourou en 1763<sup>24</sup>. L'association des deux hommes profite manifestement à David, qui obtient en 1770 le prêt de *L'Expérience*, corvette du Roi, ainsi que de nombreuses fournitures prélevées dans les magasins de la Marine. Le navire arme pour la côte de Guinée et Saint-Domingue, mais David semble bénéficier d'un élargissement des opportunités liées au commerce guyanais. Chevallier, correspondant de David, en profite pour se lancer à son tour dans l'armement négrier : un an plus tard, il arme *Le Nécessaire*. La chronologie de la traite rochefortaise est ainsi liée aux réseaux tissés par les négociants de la ville, au gré de la conjoncture nationale.

C'est d'ailleurs très vraisemblablement dans le cadre de cette politique d'encouragement à toutes les tentatives de colonisation en Guyane que s'inscrit l'expédition du *Salomon*, dont le capitaine Nicolas Massay de Brabant obtient en 1768 du Duc de Penthièvre, Grand Amiral de France, une lettre de marque pour « aller trafiquer à la côte de Guinée et y faire la traite des Nègres », esclaves débarqués à Cayenne en septembre 1769<sup>25</sup>.

L'éviction du clan Choiseul à la fin de l'année 1770, le retournement de la conjoncture économique, les menaces de guerre croissantes puis la guerre d'Indépendance américaine expliquent qu'à Rochefort, comme ailleurs, le nombre d'expéditions de traite chute jusqu'au regain vigoureux qui suit la guerre d'Amérique. Un élément plus local a pu jouer : l'expédition armée par Chevallier en 1771 se termine par une catastrophe financière, puisque *Le Nécessaire* est perdu en 1772 au large des côtes africaines, après une révolte des esclaves<sup>26</sup>. On imagine le préjudice subi par le seul vrai négrier de Rochefort à cette date, et surtout sa réticence à se lancer à nouveau dans la traite. Il faudra là aussi la conjoncture très favorable des années 1783-1792 pour qu'il ose réarmer à la traite.



*La rébellion d'un esclave sur un navire négrier*  
Tableau d'Edouard Antoine Renard  
© Musée du Nouveau monde de la Rochelle

<sup>24</sup> Tarrade Jean, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de « l'Exclusif » de 1763 à 1789*, 2 vol., PUF, 1972, pp. 334-338.

<sup>25</sup> ANOM, FR COL E 305.

<sup>26</sup> AD 17, B 5770.



### Les nouvelles règles favorisant les trafics coloniaux

Un autre phénomène a certainement détourné les négociants rochefortais du trafic négrier. Il s'agit de leur préférence pour le commerce en droiture et le marché des fournitures à la Marine royale et aux colonies, bien plus sûrs à leurs yeux que le commerce triangulaire. Les négociants Faurès et Hèbre de Saint-Clément n'arment pas à la traite avant les dernières années de l'Ancien Régime, mais se consacrent à la droiture et à la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve<sup>27</sup>. Témoignage de cet intérêt prioritaire pour le commerce colonial, les demandes réitérées par les marchands de la ville au cours des années 1760 et 1770 pour obtenir l'extension à Rochefort du privilège du commerce avec les colonies. Le lobbying est tel que même les représentants de l'autorité royale écrivent à Versailles pour obtenir cet avantage<sup>28</sup>. Malgré l'opposition des Rochelais, Rochefort obtient la liberté du commerce avec les colonies en 1775.

À partir de 1784, le cadre réglementaire du commerce colonial et de la traite change considérablement. En effet, sur les conseils du maréchal de Castries, Louis XVI publie l'arrêt du 30 août 1784 qui autorise les navires étrangers jaugeant au moins 60 tonneaux à importer aux colonies des fournitures, dont la liste est strictement limitée, dans sept ports d'entrepôt. En même temps, le commerce avec les colonies d'Amérique est étendu à tous les ports du royaume capables d'accueillir des navires d'au moins 150 tonneaux. La traite est concernée, d'autant que l'importation d'esclaves par des navires étrangers est autorisée sous certaines conditions dans les îles du Vent depuis l'arrêt du 28 juin 1783.

Pour rassurer des négociants français inquiets de la concurrence étrangère et pour répondre à l'une de leurs anciennes revendications, Castries décide peu après, le 26 octobre, d'accorder une prime de 40 livres par tonneau de jauge pour tous les navires négriers. La prime étant versée au départ de France, on peut supposer qu'elle a dû faciliter le financement de plusieurs expéditions. Une prime supplémentaire de 60 ou 100 livres est

accordée pour les esclaves débarqués dans les zones les plus déshéritées (Guyane, îles du Vent, sud de Saint-Domingue, Sainte-Lucie et Tobago). Ces primes sont augmentées en 1786 et passent, selon les îles de débarquement, à 160 ou bien 200 livres par tonneau. Castries encourage aussi la traite étrangère dans les îles du Vent en supprimant les restrictions de 1783<sup>29</sup>.

C'est donc à partir de 1783-1784 que le commerce triangulaire connaît son apogée, à l'échelle de tout le royaume. Le déséquilibre constaté pour la traite rochefortaise n'est finalement que l'exagération de la tendance nationale<sup>30</sup>.

Certes, on peut minimiser ces observations chronologiques en invoquant le faible nombre d'expéditions parties de Rochefort, ou bien en faisant valoir que la traite rochefortaise est l'affaire d'un petit cercle de négociants qui ont pu bénéficier de circonstances très particulières. C'est le cas de l'association du Malouin Marion Brillantais et du Rochefortais François Hèbre, neveu de Pierre-André Hèbre de Saint-Clément, qui traitent ensemble en 1786. Leur entreprise résulte uniquement du privilège exclusif accordé par Louis XVI, le 27 mai 1786, de pratiquer le commerce de la traite négrière à la côte d'Afrique dans le golfe de Guinée, pour une durée de 30 mois.

Pourtant, les rythmes de la traite rochefortaise relèvent indubitablement de la conjoncture nationale et de l'aventure individuelle, plutôt que d'une tradition locale ou d'un marché clairement et anciennement structuré. Nous y voyons surtout, dans les dernières années de la monarchie, une stratégie de diversification commerciale, une réponse à la peur de la concurrence étrangère dans le commerce colonial qui a fait la fortune de certaines familles négociantes rochefortaises, et qui n'hésitent alors pas à se reconverter dans la traite. À tel point que, durant la dernière décennie de l'Ancien Régime, l'activité négrière de Rochefort représente deux fois celle de Dunkerque et rejoint celle de Lorient, se rapprochant même de Saint-Malo, alors en plein déclin.

<sup>27</sup> Hèbre de Saint-Clément arme au moins 3 navires entre 1767 et 1769 pour la Martinique et 1 pour la pêche de la morue à Terre-Neuve, SHD/M Rochefort, 7P8-1.

<sup>28</sup> SHD/M Rochefort, 1E 423.

<sup>29</sup> Pour plus de précisions sur le sujet, voir Tarrade J., *op. cit.*, p. 531-555 et p. 622-634.

<sup>30</sup> Observations pour La Rochelle, Bordeaux et Le Havre, respectivement par J.-M.. Deveau, E. Saugera, E. Saunier, *op. cit.*

## Les hommes de la traite rochefortaise : l'importance des réseaux et de l'Etat

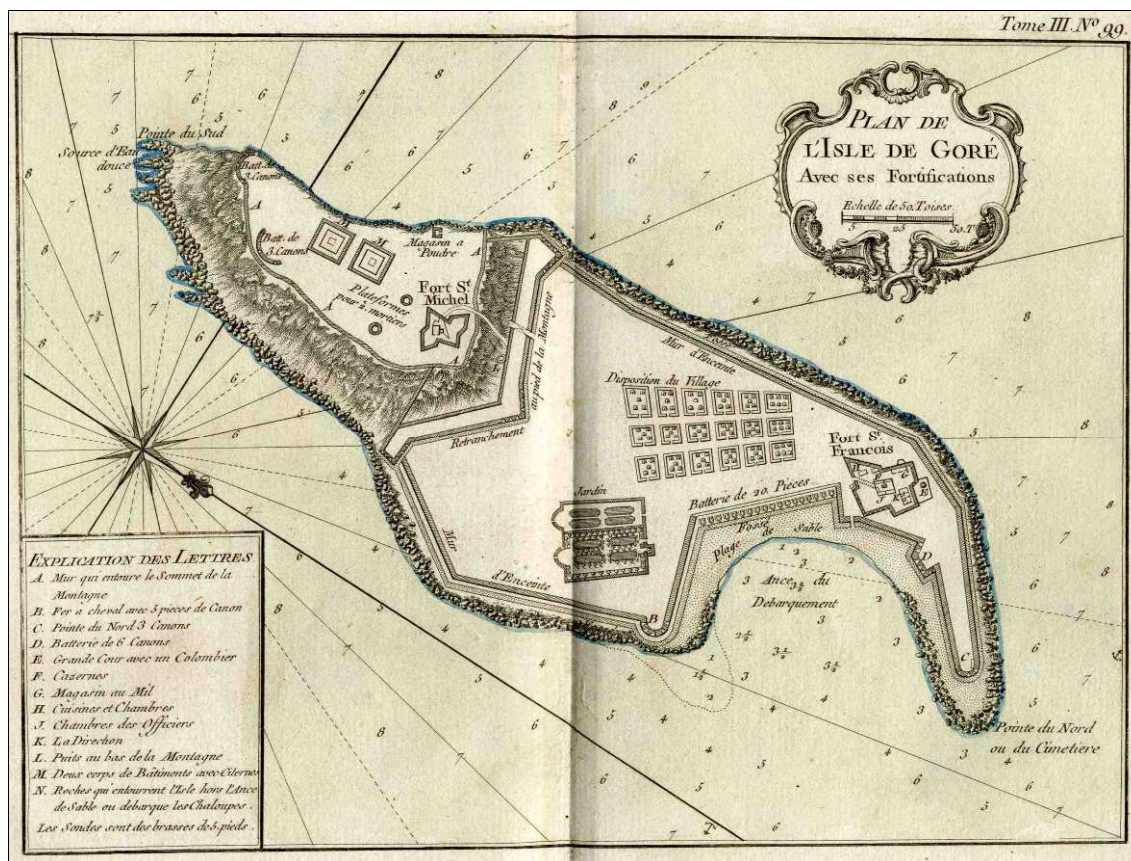
Nom du navire	Capitaine(s)	Armateur(s)	Date d'armement et/ou de départ
<i>L'Indien</i> , vaisseau du roi	Chevalier de La Sausaye	Desruaux	10/01/1715
<i>La Paix Couronnée</i>	Guillaume Conil	C <sup>ie</sup> de Saint Domingue	26/02/1715
<i>Le Saint André</i>	Joseph Ollivier	Frères Fourcades (ou Broussard) + Jouanne de Saint Martin	12/02/1770
<i>L'Expérience</i> , aviso/corvette	Simon Ravenel puis Jacques Brisson	Chevallié, pour David, de Paris	30/01/1770 – 08/07/1771
<i>Le Nécessaire</i>	Badiaux	Chevallié	01/10/1771
<i>Le Saint Clément</i>	Epert de Kermabon	Hèbre de Saint Clément, pour Canel, Meslé et Bernard, de Nantes	10/09/1784
<i>Le Duc de Guillon</i>	Augustin Dumontay	Hèbre de Saint Clément, pour Bernard Aîné et C <sup>ie</sup> , de Nantes	10/09/1784 – 25/09/1784
<i>Le Roy Damel</i>	Vignier des Sables	Veuve Gachinard et La Pouge	06/06/1785 – 08/07/1785
<i>Cénis</i>	Sire	La Pouge et C <sup>ie</sup>	13/04/1786
<i>L'Afrique</i>	Michel Groult	Marion Brillantais	22/06/1786 – 17/06/1786
<i>Le Pérou</i> , vaisseau du roi	Landolphe, puis Bertrand de La Bossère	Marion Brillantais et C <sup>ie</sup>	22/06/1786 – 17/06/1786
<i>La Reine de Podor</i>	Jérôme Gauvin	Jean Guérin l'Aîné	31/08/1786 - 20/09/1786
<i>La Marie Anne</i>	Vignier des Sables	Dame Faures, veuve Gachinard	17/12/1786 – 01/01/1787
<i>La Naïf</i>	Toussaint Baudry	De La Pouge et C <sup>ie</sup>	01/05/1787 – 08/05/1787
<i>Les Deux Frères</i>	Charles Thomas Neau Delisle	Jean-Baptiste Magné	17/12/1787
<i>L'Aimable Esther</i>	Bouscasse	Chevallié	25/04/1788
<i>L'Aimable Victoire</i>	Paul Amiaud	Jean Guérin l'Aîné	21/10/1789 – 19/11/1789
<i>L'Espérance</i>	Bertrand	Jean Guérin l'Aîné	01/01/1789
<i>L'Alexandrine</i>	Jacques	?	28/11/1789
<i>La Sophie</i>	Sire	Elie Thomas, fils aîné	- 09/03/1790
<i>Les Deux Amis</i>	Antoine Etienne	Guérin l'Aîné	- 09/11/1790
<i>Le Mars</i>	Pinson, puis Delavaud	Jean Guérin l'Aîné, pour Baudouin, de Nantes	- 29/12/1791

Un premier constat s'impose : l'éparpillement de l'armement négrier rochefortais. Seul Jean Guérin l'Aîné semble résolument tourné vers la traite négrière avec 5 armements entre 1789 et 1791, 6 en tenant compte de *La Reine de Podor*, navire comptabilisé dans les expéditions de La Rochelle par Jean Mettas. Viennent ensuite Chevallié et La Pouge, qui totalisent chacun 3 expéditions. Les familles Faurès-Gachinard et Hèbre arment ou participent à l'armement de 6 expéditions : 2 pour la veuve Gachinard, dont une en association avec La Pouge, 2 pour Hèbre avec Marion Brillantais et 2 pour Hèbre de Saint-Clément qui agit pour le compte de négriers nantais. Les autres expéditions sont toutes des expériences uniques. Pour les grandes familles du négoce rochefortais, la traite semble occasionnelle, presque accidentelle.

**L'opportunisme de la veuve Gachinard**

Une correspondance garde la trace de l'activité négrière de Dame Faurès, veuve Gachinard<sup>31</sup>. En 1786, elle écrit au maréchal de Castries, alors secrétaire d'État à la Marine, pour qu'il intervienne dans le conflit qui l'oppose aux sieurs Floquet, négociants de Saint-Louis du Sénégal. En 1785, rappelle-t-elle, les dits-sieurs, accompagnés de leur associé Saulnier, sont venus la trouver pour armer un navire en proposant leur participation à hauteur de 10 000 francs. L'affaire tourne mal car les Floquet ne sont pas solvables : les billets qu'ils ont remis à la veuve Gachinard ne sont pas échangeables à Paris. Sur place, à Saint-Louis, ils refusent de payer au capitaine du

<sup>31</sup> ANOM, COL E 196



Plan de l'Isle de Gorée © SHD/M Rochefort

*Roy Damel*, Louis Vignier des Sables, les 6 000 francs de marchandises « qu'ils ont prises pour le compte de l'armement ». Pour aller chercher les esclaves promis, Floquet et Saulnier arment pour le royaume de Galam un petit navire, *Le Furet*, « qu'il faut haller à la cordelle pendant plus de deux cents lieues ». Le lieutenant du *Roy Damel*, Guérin, accompagne l'expédition. L'ambiance est détestable, Guérin reprochant entre autres à Floquet la très mauvaise qualité de ses marchandises de traite. L'opération tourne au fiasco puisque *Le Furet* échoue au pays des Peuls et ne vend qu'une faible part de sa cargaison, de trop mauvaise qualité pour les Africains, le reste étant pillé. Finalement, *Le Roy Damel* part de Gorée avec seulement 91 Noirs<sup>32</sup>. Dans ses récriminations adressées au ministre, la veuve souligne combien elle a été lésée : « Voilà donc, Monseigneur, 9 000 francs qu'ils ont retenus, que le capitaine eût employés à l'achat de nègres qui m'auraient rendu un bénéfice de 100 % » ; les fonds ainsi bloqués l'« empêchent absolument de faire un second armement pour cette colonie. »

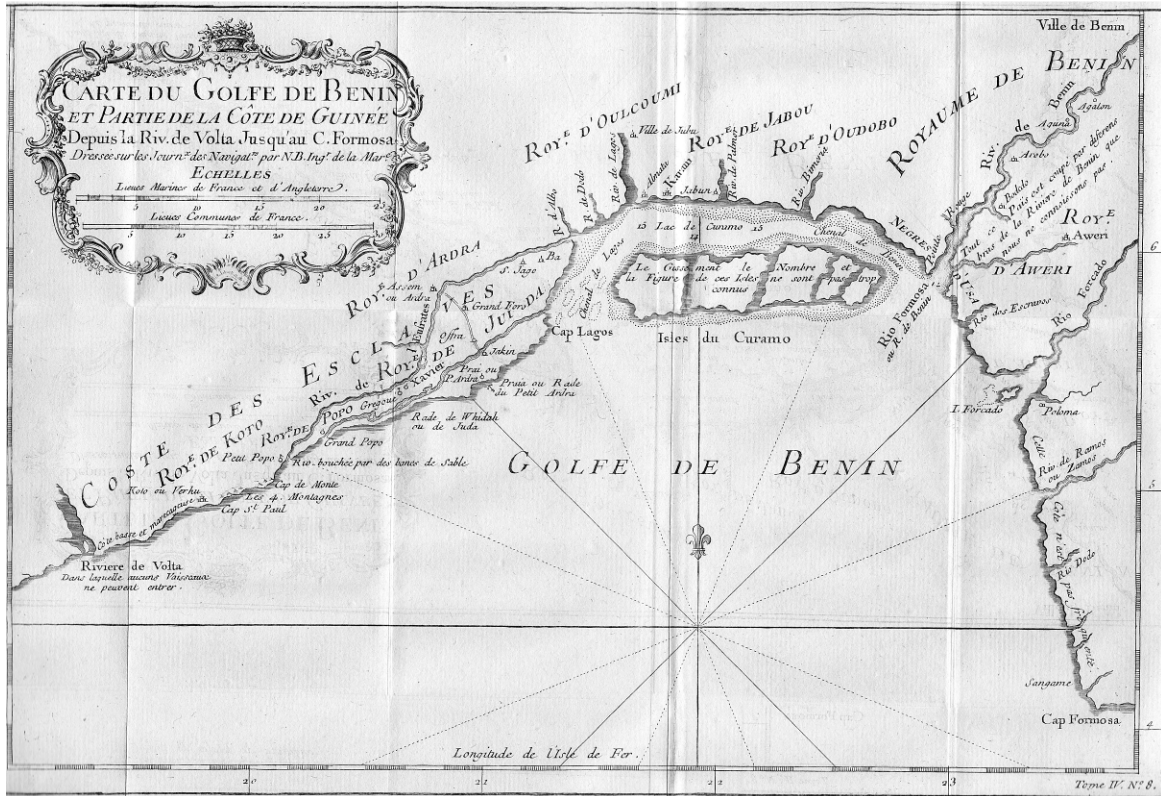
En réponse à ses sollicitations, le maréchal de Castries la renvoie vers les tribunaux, tellement l'affaire est compliquée, et lui conseille de s'en remettre à son fondé de procuration au Sénégal.

Cette affaire mal engagée n'empêche pas dame Faurès de réitérer un an plus tard, puisqu'elle arme *La Marie Anne* en 1786, cette fois sans son associé La Pougé. Preuve que le jeu en vaut toujours la chandelle avec des profits espérés de 100% !

Dans une lettre du 20 juillet 1790, encore adressée au ministre, la veuve Gachinard, décidément très procédurière, demande le remboursement d'un Noir mort sous les coups de fouet sur ordre du gouverneur de Gorée en 1787. A l'appui de sa requête, elle invoque l'article 40 du *Code Noir*. Le ministre, La Luzerne, lui répond que son cas relève de l'article 36 et non pas 40. L'argutie juridique a son importance, puisque l'article 40 prévoit, pour le maître, le remboursement *ad valorem* de l'esclave exécuté pour crime sur dénonciation de son maître. L'article 36, dont relève le cas de cet esclave, stipule en revanche que l'esclave reconnu coupable de vol sera puni de coups. D'autre part, invoquant la géographie, le ministre indique qu'il

<sup>32</sup> AD 17, B 5795.





La « Coste des esclaves » avec notamment Ouidah (Juda ou Whidah), l'embouchure de la rivière Formose et le royaume d'Aweri ou Ouwhère (*Histoire générale des voyages*, t. 15, 1749 [fonds SGR])

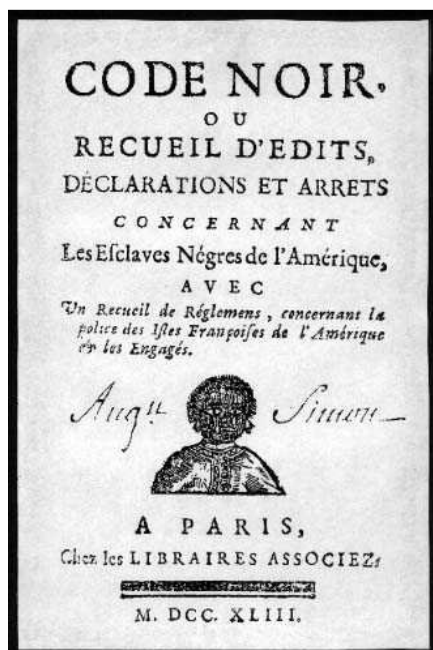
n'existe pas de fonds pour dédommager la veuve, le *Code Noir* n'ayant cours que dans les îles du Vent et sous le Vent.

Plus que d'amateurisme et de manque d'expérience, les expéditions du *Roy Damel* et de *La Marie Anne* témoignent d'abord de l'opportunité de la veuve Gachinard, qui saisit une conjoncture très favorable pour armer en traite.

### L'association François Hèbre avec Marion Brillantais

Le constat vaut également pour François Hèbre (qui ne doit pas être confondu avec son cousin, Pierre-André Hèbre de Saint-Clément) : ce sont les circonstances très précises des années 1785-1786 qui le poussent à s'associer avec Marion Brillantais.

Ce dernier est un riche armateur malouin investi dans la traite atlantique, qui a affrété 6 navires négriers entre 1783 et 1788 depuis Nantes, Bordeaux et Rochefort, et encore 5 au départ de Saint-Malo<sup>33</sup>. Fournisseur de bois de construction pour la Marine dans tous les ports du Ponant à compter de 1782, il obtient par un arrêt du Conseil le privilège de la traite et du commerce en général, pour une durée de 30 mois à compter du 1<sup>er</sup> avril 1786, près de la rivière Formose (ou de Bénin) dans le delta du Niger, à charge pour lui et sa société de bâtir et d'entretenir un fort sur l'île de Borodo. Le projet est le résultat d'une véritable entreprise de lobbying et de communication qui présente le royaume de l'Owhère sur la côte de Guinée comme un nou-



<sup>33</sup> Roman Alain, *Saint-Malo...*, op. cit. p. 58.

veau Pérou, capable de fournir en permanence 700-800 esclaves, selon les propos du capitaine Landolphe qui y a séjourné. Louis XVI accorde deux vaisseaux du Roi, la flûte *Le Pérou* et la corvette *L’Afrique*. Celle-ci, très abîmée, intéresse les négociants rochefortais, comme le constate l’intendant de Marine, qui obtient de Castries la vente du navire sur adjudication, le 4 février 1786. Marion Brillantais a-t-il, pour l’occasion, eu recours aux services de commissionnaire de François Hèbre ? On peut le supposer, d’autant que celui-ci était le correspondant de M. Babaud de La Chaussade, propriétaire de forges royales et fournisseur de bois pour la Marine du Ponant, à qui Marion Brillantais a racheté le marché<sup>34</sup>. Ce dernier a dû logiquement conserver le réseau de son prédécesseur. En tout état de cause, les deux hommes sont associés dans l’entreprise. François Hèbre, agit comme le commissionnaire de Marion Brillantais, puisqu’il signe la soumission pour *L’Afrique*, *Le Pérou* et la chaloupe *La Charlotte* qui les accompagne<sup>35</sup>.

### Pierre-André Hèbre de Saint-Clément<sup>36</sup>

Il s’est fait une spécialité dans la fourniture de navires pour un groupe de négriers nantais : 3 navires en 1784 pour Canel, Meslé et Bernard, qui ont armé ensemble 6 expéditions négrières au départ de Nantes. Mais il n’a pas d’activité négrière visible en dehors de l’année 1784. Michel Caussin précise également que Pierre André Hèbre de Saint-Clément possède une plantation à Saint-Domingue, mais sans indiquer ses sources<sup>37</sup>. Pierre Boissonnade, quant à lui, rappelle que Hèbre de Saint-Clément est le correspondant à Rochefort du Comité colonial créé en 1788 à Saint-Domingue, pour réclamer des représentants des planteurs et des colons, uni-

quement blancs, aux États Généraux. Hèbre de Saint-Clément fait partie des 72 membres résidant en province.

Il est donc en relation étroite avec les planteurs de cette île, dont la plupart vit d’ailleurs en France. Comme les autres correspondants du comité, il est chargé de diffuser dans sa ville les arguments des colons, mais aussi de recueillir les adhésions des négociants ayant des intérêts à Saint-Domingue et enfin de rassembler les signatures des propriétaires de biens dans cette île pour soutenir la demande du comité<sup>38</sup>.

L’exemple des Hèbre confirme qu’il s’agit d’une traite opportuniste. Les négociants de Rochefort ne misent pas leur fortune sur cette activité et la lui doivent encore moins. La conversion est tardive, jamais exclusive. Pour eux, le marché des fournitures à la Marine et le commerce en droiture représentent une garantie contre les risques financiers d’une activité négrière exclusive, mais aussi l’assurance ancienne de profits confortables. En 1782, par exemple, Chevallié continue d’armer en droiture<sup>39</sup>, tandis que François Hèbre, très attaché au marché de l’État, dénonce en 1788 auprès de l’intendant les excès du régisseur de la Ferme générale, qui souhaite taxer les fournitures destinées aux vaisseaux du Roi. Surtout, ces négociants remplissent les fonctions de commissionnaire et de correspondant pour d’autres armateurs, négriers ou pas.

### L’appartenance à des réseaux

Chevallié apparaît ainsi en tant que correspondant du Rochelais Garesché, lors du désarmement du navire négrier *Le Comte de Forcalquier*, à Rochefort en 1786<sup>40</sup>. Hèbre de Saint-Clément est le correspondant à Rochefort de Jean Manié et de Goguet, négriers de La Ro-

<sup>34</sup> Ozanam Denise, *Claude Baudard de Sainte-James, Trésorier général de la Marine et brasseur d'affaires (1738-1787)*, Droz, 1969, p. 93-97. L’intendant de Marine Grandville rappelle que Marion Brillantais est tenu à l’exécution du traité de fourniture de bois de construction pour Rochefort, conclu par M. de La Chaussade, SHD/Marine Rochefort, 1E 466.

<sup>35</sup> AD 17, B 259 bis.

<sup>36</sup> Voir des éléments de la biographie de celui qui fut le 1<sup>er</sup> maire élu de Rochefort en 1790 par France Marty dans *Roccafortis* n°4, novembre 1989, p. 61-66.

<sup>37</sup> Caussin Michel, « Une famille de notables rochefortais aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, les Hèbre », *Roccafortis*, 1975, tome III, n° 5, p. 152-160 et n° 7, p. 213-219.

<sup>38</sup> Boissonnade Pierre, « La question de la représentation coloniale aux Etats Généraux », *Mémoires de la Société des Antiquaires de l’Ouest*, T. 29. Mais là encore, les sources ne sont pas mentionnées et n’ont donc pas pu être vérifiées.

<sup>39</sup> Chevallié a armé *La Sophie*, qui revient du Cap français à Rochefort en 1782. Le navire revient chargé d’indigo, de café, de sucre, de cacao, de cuirs, de coton et de bois, pour un montant de 234 986 livres, AD 17, C 187 ; en 1783, Chevallié arme à Rochefort *Le Prévost de Langristin*, appartenant à Daniel Garesché, cf. Deveau J.-M., op. cit. p. 37 ; il est aussi le correspondant du Roi pour 2 vaisseaux destinés à la Chine en 1785, SHD/Marine Rochefort, 7P8-4 ; pour les récriminations de François Hèbre, SHD/M Rochefort, 1E 470.

<sup>40</sup> SHD/M Rochefort, 7P8-5.



Organisation d'une Habitation à Saint Domingue au XVIII<sup>e</sup> siècle

(gravure extraite de Chambon, *Histoire du commerce de l'Amérique par Marseille*, 1764, 2 vol in 4°, t.1, p. 382)

1 : maison du maître, 2 : cases des esclaves, 3 : savane ; 4 : haies séparant les plantations de la savane ; 5 : plantation de cannes à sucre ; 6 : moulin à cannes ; 7 : sucrerie ; 8 : gouttière pour conduire l'eau au moulin ; 9 : fuite de l'eau au moulin ; 10 : hangar à bagasses (cannes à sucre écrasées) ; 11 : raffinerie ou purgerie ; 12 : étuve pour le séchage des pains de sucre ; 13 : plantation de manioc ; 14 : Morne ou montagne.

chelle, avant de devenir celui du Nantais Bernard l'Aîné, comme on l'a vu plus haut<sup>41</sup>. La Pouge, agent de la comtesse de Broglie, conclut un marché de lest avec la Marine en 1786<sup>42</sup>.

On peut supposer que la fréquentation professionnelle de ces armateurs négriers a dû servir d'école pour les commis rochefortais. Il resterait à évaluer la part des capitaux rochelais dans la traite rochefortaise et, à l'inverse, celle des investissements rochefortais dans la traite des autres ports, même si Jean-Michel Deveau a déjà montré leur faible proportion dans la traite rochelaise. Enfin, il existe vraisemblablement des participations financières réciproques entre ces négociants, stimulées par des alliances matrimoniales. On voit ainsi Hèbre de Saint-Clément épouser en 1758 Marie Françoise Faurès,

filie d'un armateur, Antoine Faurès, et de Françoise Candé. La veuve Marie Anne Gachinard, mentionnée plus haut, est née Faurès ; elle est la soeur de Marie-Françoise, mariée à Hèbre de Saint-Clément ; et elle a épousé le négociant et receveur des consignations Gachinard, avant de donner son nom à l'un de ses navires négriers...

**Les mésaventures de François Chevallié**

Certains de ces négriers ne recueillent pas nécessairement l'héritage financier d'une insertion plus ou moins ancienne dans le marché des fournitures de la Marine et des colonies. C'est le cas notamment de François Chevallié qui arme 3 navires. Le personnage, né à Dompierre en 1741 d'un milieu modeste (son père est charpentier), semble inconnu à Rochefort jusqu'en 1770. Cette année-là, il participe à l'expédition montée par Pierre Félix Barthélémy David, chevalier de l'ordre de Saint-Louis, déjà rencontré. Ce dernier propose de financer une expédition négrière sur une corvette du Roi, *L'Expérience*, à destination de Ouidah et de Gorée

<sup>41</sup> SHD/M Rochefort, 7P8-1 : Hèbre de Saint-Clément correspondant de Jean Manié pour *Le Senac* et de Goguet fils pour *Le Sartine*. Les expéditions ne sont pas négrières, mais reviennent des îles d'Amérique pour le compte d'armateurs spécialisés dans la traite négrière.

<sup>42</sup> SHD/M Rochefort, 1E 467.



## Traite négrière à Rochefort

en échange du transport de biens pour la colonie, sans fret. Chevallié sert de correspondant à David et se charge de toutes les démarches avec le capitaine Ravenel.

Chevallié arme en 1771 *Le Nécessaire*, au départ de Nantes, pour faire la traite en Gambie. Les esclaves profitent du scorbut qui a affaibli l'équipage pour s'emparer du navire. Quelques marins en réchappent et sont rapatriés à la Martinique sur un navire britannique qui les a récupérés<sup>43</sup>. Chevallié n'armera plus à la traite avant 1788. L'homme fait pourtant preuve d'une capacité surprenante à rebondir, puisqu'il s'associe à Beaumarchais lors de la guerre d'Indépendance américaine pour fournir les Insurgents et faire le commerce du tabac avec les colons américains. Il tente de gruger son associé et l'affaire se termine à l'amirauté de La Rochelle<sup>44</sup>. En faillite en 1782, il doit rembourser des dettes aux créanciers Kirch-Patrick, représentés localement par les sieurs Pelletreau. Il tente de profiter de la dépréciation des assignats pour vouloir rembourser en l'an III ses créanciers mais ces derniers refusent, d'où un procès après sa mort entre eux et son fils<sup>45</sup>.

### Autres exemples de difficultés

L'exemple de Chevallié révèle les risques financiers de la traite, qui n'épargnent ni la veuve Gachinard, ni La Pougé. *La Marie Anne*, qui prend l'eau, est abandonnée aux îles du Cap Vert en 1788. Sur les 116 Noirs embarqués au Sénégal, 73 seulement sont transférés sur un bâtiment américain, frété *ad hoc*<sup>46</sup>. Au-delà de la perte financière, on peut se demander ce que sont devenus les 43 autres esclaves... Après cette mésaventure, la veuve Gachinard n'arme plus en traite. Quant à son ancien associé La Pougé, il arme à nouveau à deux reprises pour la traite en 1786 et en 1787. Mais ces deux expéditions se terminent par des naufrages, *Le Cénis* sur les côtes de Gambie, *Le Naïf* près de Dakar. Un contentieux oppose par la suite La Pougé à Sire, capitaine du *Cénis*, au sujet de dédommagements. Le naufrage du *Cénis* a coûté à La Pougé 170 000

livres. Ce dernier dépose son bilan en 1789<sup>47</sup>.

Sire semble coutumier des différends : un procès l'oppose au commandant de Gorée, Dorneville, le premier reprochant au second son abus d'autorité, après que le commandant a dénoncé Sire à l'amirauté de Jacmel pour l'enlèvement du roi de Joal, Barbezin, ce qui risquerait de compromettre les intérêts français dans la région. Preuve que les autorités françaises restent vigilantes sur le bon déroulement des opérations de traite. L'affaire est compliquée et fait intervenir un contentieux commercial entre Sire et le roi africain, qui n'aurait pas payé une cargaison précédente. Une enquête est diligentée auprès de l'armateur Elie Thomas<sup>48</sup>, qui a armé *La Sophie*, commandée par Sire.

### La fortune de Jean Guérin l'Aîné

Ce négociant n'a pas laissé de trace dans les registres paroissiaux de Rochefort. L'homme est né et mort ailleurs. Il apparaît principalement dans des activités commerciales de la ville, mais semble s'être fait une spécialité dans la traite où il paraît avoir réussi : il a en effet armé 5 navires négriers au départ de Rochefort et au moins un depuis La Rochelle. Son activité négrière rochefortaise est très localisée dans le temps : de 1789 à 1791, si on exclut *La Reine de Podor*, partie de La Rochelle en 1786. On pourrait en déduire qu'il s'agit d'un transfuge rochelais, venu s'installer à Rochefort. Pourtant, Jean Guérin l'Aîné apparaît dans la loge maçonnique *L'Aimable Concorde* à Rochefort dès 1776, comme commis négociant<sup>49</sup>. Il est donc déjà actif et semble devenir assez riche pour financer ses propres expéditions un peu plus tard. A-t-il appris le métier chez un armateur rochelais, négrier ou pas ? Quoi qu'il en soit, il ne rechigne pas à investir dans le marché de la Marine, où on le trouve en concurrence avec Hèbre de Saint-Clément pour un marché d'approvisionnement<sup>50</sup>. Il semble disposer en outre de relations commerciales à Nantes, puisque sur ses 6 expédi-

<sup>43</sup> AD 17, B 5770.

<sup>44</sup> AD 17, E art. 47, f°230.

<sup>45</sup> *Jurisprudence du XIX<sup>ème</sup> siècle*, vol. 15, Dalloz, 1830, p. 190.

<sup>46</sup> Mettas J., *Répertoire...*, op. cit., expédition n° 3102.

<sup>47</sup> Pour *Le Cénis*, voir AD 17, B 5798, repris par Deveau J.-M., op. cit., p. 123 et 185-186 ; pour *Le Naïf*, AD 17, B 5796 ; Mettas J., op. cit., expéditions n° 3099 et 3103.

<sup>48</sup> ANOM, COL E 371 bis.

<sup>49</sup> *Orient de Rochefort. Tableau des frères qui composent la Loge...*, 7 juillet 1776.

<sup>50</sup> Caussin M., article cité ; SHD/Marine Rochefort, 1 E 473.

tions, au moins 5 ont été armées ou désarmées à Nantes.

Sa dernière expédition négrière connue date de 1791-1792. *Le Mars* entame une traversée vers Cayenne mais le scorbut et la dysenterie provoquent d'énormes ravages parmi l'équipage et les esclaves dont seulement 24 sur 159 survivent<sup>51</sup>. Dans les années qui suivent, Guérin poursuit une carrière plus politique, puisqu'il est membre du conseil municipal aux côtés d'Hèbre de Saint-Clément en l'an XI et devient président du Tribunal de commerce après 1809<sup>52</sup>.

Finalement, tous ces négociants rochefortais investis dans la traite ont l'habitude de commercer dans le cadre de marchés protégés par l'État, ont leurs entrées et surtout l'oreille des autorités monarchiques. Cette proximité attire certainement quelques armateurs étrangers à Rochefort. C'est le cas de Marion Brillantais, mais également de David, dont 2 expéditions négrières s'effectuent à l'aide de bâtiments du roi<sup>53</sup>.

### L'implication de la Royale dans la traite rochefortaise

La participation de la Marine du Roi à la traite, que nous avons eu l'occasion d'évoquer à plusieurs reprises, revêt des formes particulièrement visibles à Rochefort.

#### Prêt de navires et échange de services

Certains vaisseaux du roi sont exceptionnellement prêtés à des armateurs pour la traite. C'est le cas de *L'Indien* en 1715, acheté à la Compagnie anglaise des Mers du Sud en 1701, armé par Desruaux et commandé par Georges de Saint-Légier, chevalier de La Sausaye, alors enseigne des vaisseaux du roi à Rochefort<sup>54</sup>.

Rares sont ceux qui obtiennent la faveur d'utiliser à des fins commerciales un vaisseau du roi. Ici, on peut supposer l'intercession, sûrement intéressée, du chevalier de La Sausaye, avec l'accord des autorités navales et monarchiques.

Le cas n'est pas isolé, puisqu'en 1715 toujours, le sieur de La Brosse, lieutenant de vaisseau, demande à l'intendant de Marine, Beauharnais de La Boeche, l'autorisation d'utiliser la frégate *La Nymphe* pour le commerce des îles, aux mêmes conditions que *L'Indien*. Le roi donne son accord moyennant une taxe de 7 livres par tonneau et par mois<sup>55</sup>. L'opération est tout autant financière que politique : outre le souci de rentabiliser une flotte désormais inactive et de pourvoir en esclaves des colonies très demandeuses après des années de guerre, il s'agit de réaffirmer la présence française dans les Antilles et d'éviter le développement du commerce interlope<sup>56</sup> anglais.

L'opération du prêt se retrouve en 1771 pour *L'Expérience*, corvette-avis armée par Chevallier pour le compte de David<sup>57</sup>, et encore en 1786, avec *Le Pérou* et *L'Afrique*, armés par Marion Brillantais. Là aussi, la conjoncture politique détermine la décision royale de prêter des navires, car en 1770-1771, David bénéficie du prêt de *L'Expérience* accordé par le duc de Choiseul-Praslin, juste avant sa disgrâce. Quant à l'aventure de 1786, elle relève de la tentative d'installation d'un fort au Bénin dans les dernières années du règne de Louis XVI.

À chaque fois, les navires et « toutes les différentes munitions, agrès et appareils » sont prêtés en l'état, à charge pour l'armateur privé de tout remettre en l'état initial, ce qui n'empêche pas des réclamations. Bien que l'intendant D'Aubenton prétende avoir donné les ordres « nécessaires pour que l'armement en fût fait au compte du Roi », David souhaite davantage et le fait savoir par son capitaine sur place, Ravenel, qui réclame « des pièces à eau et des fers à prisonniers pour 400 Noirs », ainsi que le prolongement du délai de prêt, d'un an à 18 mois, bien qu'il ne faille guère plus d'une année pour faire la traite depuis Gorée jusqu'aux îles d'Amérique<sup>58</sup>. Manifestement agacés, le ministre et l'intendant refusent les demandes de David, car « il suffit bien que tout son armement à l'exception des vivres et de la solde de l'équipage ait été fait aux frais du Roi »<sup>59</sup>.

<sup>51</sup> Mettas J., *op. cit.*, expédition n° 3111.

<sup>52</sup> *Almanach du commerce de Paris, des départements de l'Empire et des principales villes du monde*, 1809 et 1814.

<sup>53</sup> Cf. Mettas J., *op. cit.*, expédition de la flûte du roi *L'Ecluse* en 1770 au départ de Brest et de *L'Expérience* au départ de Rochefort. Pour *L'Ecluse*, voir ANOM, COL E 111.

<sup>54</sup> Mettas J., *op. cit.*, expédition n° 3092.

<sup>55</sup> SHD/M Rochefort, 1E 86.

<sup>56</sup> Commerce en fraude.

<sup>57</sup> SHD/M Rochefort, 1E 434.

<sup>58</sup> ANOM, COL E 111.

<sup>59</sup> SHD/M Rochefort, 1E 434.

En retour, les navires prêtés à des particuliers s'engagent à transporter vers les colonies des effets pour le compte du Roi. *L'Expérience* charge ainsi des effets destinés à Juda et à Gorée. En échange du *Pérou* et de *L'Afrique*, Marion Brillantais s'engage à construire à ses frais un comptoir fortifié et à reconduire « le prince noir de Wheo jusque dans le pays du roi son père, sans pouvoir rien réclamer pour la dépense qu'il fera à cet égard »<sup>60</sup>.

Ces demandes ne se limitent pas au seul domaine de la traite. En 1784, le négociant Élie Thomas, protestant venu de Marennes, qui arme le navire négrier *La Sophie* en 1790, n'hésite pas à solliciter auprès de l'intendant le prêt de « deux bâtiments du Roy qui feront chacun deux voyages par an sur le grand banc de Terre Neuve », afin « d'établir dans ce port le commerce de la morue ». Certes, le projet n'entretient pas de rapport avec la traite, mais là aussi le négociant vante les avantages d'une telle concession pour l'État, à savoir la « formation des matelots » et l'engagement de porter à Saint-Pierre-et-Miquelon « 30 tonneaux pour le roy sans fret »<sup>61</sup>. De là à supposer que le prêt de bâtiments du Roi soit une pratique courante...

### Entretien et avitaillement de navires

L'aide matérielle de la Marine semble régulièrement sollicitée par les négriers de Rochefort et d'ailleurs. En 1786, l'intendant Charlot de La Grandville soutient auprès du ministre la requête de Daniel Garesché, négrier de La Rochelle, qui fait armer à la Cabane Carrée un bâtiment destiné à la côte d'Angole, pour lequel il demande de payer ou de remplacer en nature 600 feuilles de cuivre et 1 000 clous de cuivre pour la coque de son navire (certainement *L'Aunis*). L'intendant prend bien soin de distinguer la demande de Garesché de celles des autres négociants : « Quoi que je me sois fait une loi de rejeter toutes ces sortes de demandes et de suivre vos ordres à cet égard [...] sa demande [celle de Garesché] je le répète, m'a paru dans le cas d'être distinguée de celles de cette espèce qui me sont journellement faites et auxquelles je n'ai aucun égard »<sup>62</sup>. Vraiment ?

Quoi qu'il en soit, les magasins du roi sont plusieurs fois utilisés, du moins sollicités, au profit de l'armement négrier, notamment pour David et Chevallier, Garesché et l'association Marion Brillantais-Hèbre. L'intendance de Marine de Rochefort est la cible des demandes et du lobbying des négriers. La correspondance de l'intendant Beauharnais de La Boeche en fait état dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle : en 1715, celui-ci se fait le relais auprès du ministre des négociants rochelais Torterue, Bonneau, Dumas, Massiot, Rasteau et Paul de Pons, pour obtenir un passeport les autorisant à pratiquer la traite<sup>63</sup>.

### Construction navale et revente de navires

L'ingénieur de la Marine Pennevert participe lui aussi à sa façon à la traite. Il réalise ainsi le bâtiment négrier *L'Aurore* pour le Rochelais Dumoustier de Frédilly en 1784. Sa participation est *a priori* personnelle ; il semble s'être constitué une clientèle privée sur ses propres chantiers. L'ingénieur rochefortais a travaillé dans plusieurs ports, d'où ses connaissances beaucoup plus étendues et modernes que celles des constructeurs rochelais « œuvrant dans la routine »<sup>64</sup>. Son attitude soulève néanmoins le problème du transfert de la technologie publique vers le secteur marchand. Quelle a été à cette occasion la réaction des autorités ?

Pennevert n'est toutefois pas le seul, puisque le constructeur de navires Pierre Vedeau, de Rochefort, construit pour un négrier rochelais *L'Espérance* et vend *Le Benjamin*, un navire de 80 tonneaux, au capitaine Levant qui agit pour le compte du Rochelais Giraudeau<sup>65</sup>.

La réputation de la construction navale de la Cabane Carrée, pourtant modeste, tient de la proximité de l'Arsenal, qui fournit du personnel qualifié : Pennevert bien sûr, mais aussi Chevillard et certainement des charpentiers, des ouvriers, etc..., à une époque de forte mobilité de la main-d'œuvre. En outre, la Marine se débarrasse de ses vieux navires, des coques obsolètes et des bois inutilisés, ce qui donne lieu à de nombreuses ventes sur adjudication. C'est le cas de la corvette *L'Afrique*, très abîmée, qui inté-

<sup>60</sup> SHD/Marine Rochefort, 1E 236.

<sup>61</sup> ANOM, FR COL E 378 bis.

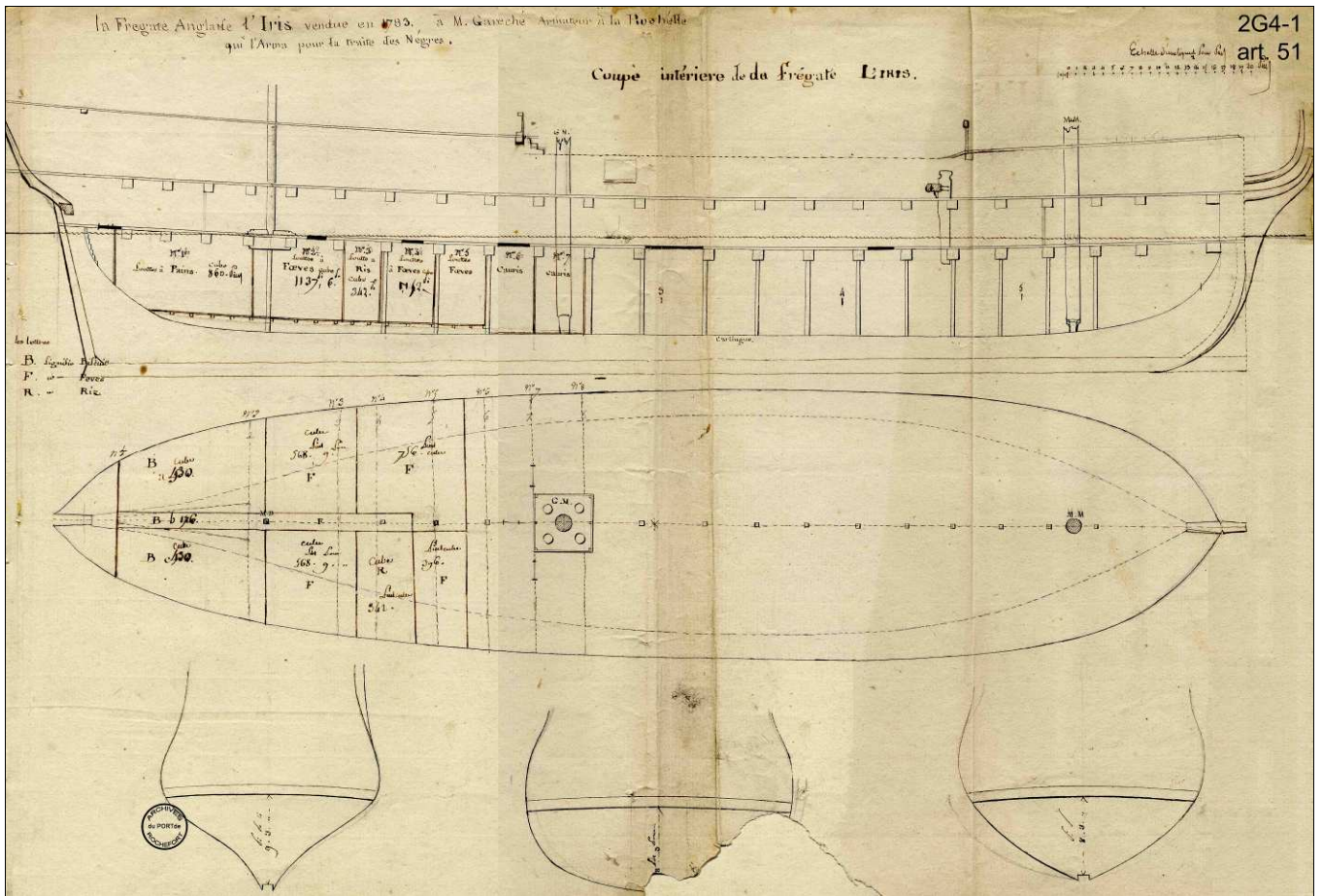
<sup>62</sup> SHD/M Rochefort, 1E 467.

<sup>63</sup> SHD/M Rochefort, 1E 86.

<sup>64</sup> SHD/M Rochefort, 2G4/2, cité par Deveau J.-M., *op. cit.*, pp. 46-47.

<sup>65</sup> AD 17, B 5798 et B 5768, cité par Deveau J.-M., *op. cit.*, p. 46 et p. 62.





Coupe intérieure de la frégate *l'Iris*,  
frégate anglaise vendue en 1783 à M. Gareché, amateur à la Rochelle, qui l'arma pour la traite des Nègres (SHD/M Rochefort, 2G4-1/51)

resse les négociants de Rochefort d'après une lettre de l'intendant au ministre le 4 février 1786<sup>66</sup>. De Castries donne du reste son accord pour la vente par adjudication. Ces ventes de surplus, d'autant plus importantes au lendemain des guerres, devaient alors attirer des armateurs étrangers à la ville, recourant pour l'occasion au service des commissionnaires locaux. Au lendemain de la guerre d'Amérique, Hèbre de Saint-Clément acquiert ainsi pour Bernard l'Aîné de Nantes, en 1784, *La Fidelle*, *Le Duc de Crillon* et *Le Saint-Clément*. La conjoncture elle-même est très favorable, puisque les besoins en esclaves des colonies françaises augmentent considérablement après les années de guerre, durant lesquelles l'approvisionnement a été aléatoire.

### Implication des officiers de Marine

La participation des officiers de la Marine existe, mais elle est marginale. Nous disposons pour Rochefort de seulement deux cas : le chevalier de La Sausaye, capitaine de *L'Indien*, et Siméon (ou Simon) Ravenel, capitaine de *L'Expérience*.

Dans l'inventaire des biens de La Sausaye effectué par maître Jacques Bréard en 1728<sup>67</sup>, on trouve 5 actions sur l'armement de *L'Indien* d'une valeur d'environ 5 000 livres à faire valoir sur la succession du sieur Bruslé de La Rochelle, ce qui témoigne des liens financiers entre la noblesse d'épée de la Marine et l'élite marchande de La Rochelle dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Autre illustration de ces relations avec le monde

<sup>66</sup> SHD/M Rochefort, 1E 236.

<sup>67</sup> AD 17, 3E 33 art. 33, minutes de Jacques Bréard, notaire à Rochefort de 1708 à 1734.

## Traite négrière à Rochefort

de la plantation : un billet de reconnaissance valant 1 000 livres de monsieur Duhamel, capitaine des gardes de monsieur le chevalier de La Rochalar, gouverneur général à Saint-Domingue entre 1723 et 1731, avant de devenir capitaine de vaisseau et commandant du port de Rochefort de 1732 à 1744. Enfin, le même inventaire révèle la possession de 2 négresses, de 26 et 10 ans, valant en tout 2 500 livres.



Simon de Ravenel (1722-1771)  
Huile sur toile, Anonyme, 1751  
© Musée de la Marine de Rochefort

La famille de La Sausaye se lie par mariage au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle à celle de La Touche Tréville, dont le capitaine de vaisseau Louis-René Levassor fournit des capitaux aux expéditions négrières rochelaises à la fin du siècle, aux côtés du contrôleur de la Marine de Rochefort Dubeillay<sup>68</sup>. Le cas de La Sausaye est très particulier, puisqu'il commande un navire donné par le roi Louis XIV à la Compagnie de l'Asiento : on est à mi-chemin entre le service du roi et les intérêts privés de l'armateur Desruaux. En 1770, Dame Renaudin, sa veuve, est en conflit avec son frère installé en Martinique dans une affaire d'héritage concernant une plantation.

<sup>68</sup> Deveau J.-M., *op. cit.*, p. 37.

L'affaire est évoquée devant le conseil de la colonie<sup>69</sup>. On peut sans trop de peine imaginer que lors de son passage à la Martinique, La Sausaye a fréquenté le monde des planteurs de très près.

Le cas de Siméon Ravenel est différent. Il est né en 1721 dans un milieu bourgeois. Après avoir participé à des combats navals durant la guerre de Sept Ans, il est proposé au ministre par l'intendant de Marine au grade de lieutenant de frégate en 1762, puis il devient commandant de *L'Expérience* en 1769 et termine capitaine de brûlot en 1770. Il meurt de dysenterie à Ouidah/Juda en décembre 1771 à bord de *L'Expérience* au cours de l'expédition financée par David.

## Autres indices de la Traite

### Les Noirs à Rochefort

Le recensement des Noirs effectués à Rochefort en 1741 auprès des officiers de Marine fait état de 39 Noirs contre à peine plus (42) à La Rochelle<sup>70</sup>. Sont-ils libres en vertu de l'édit du 3 juillet 1315<sup>71</sup> ? Rien n'est moins sûr. En effet, dès 1707, les esclaves accompagnant leur maître en France et, retournant ensuite « de leur pleine volonté » aux colonies, restent esclaves. En 1716, un autre édit stipule l'enregistrement systématique des esclaves à l'arrivée dans le royaume, qui ne suffit plus pour devenir libre. Enfin, à partir de 1738, les maîtres doivent demander la permission d'envoyer leurs esclaves en France, dont le séjour est limité à 3 ans (durée d'un apprentissage), en échange d'une caution de 1 000 livres par esclave. L'affranchissement par le privilège de la terre de France est terminé. Il y a donc fort à parier que les Noirs de 1741 soient des esclaves.

En tout état de cause, leur présence témoigne des intérêts entre les officiers de la Marine, en poste à Rochefort ou ailleurs, et le monde de la plantation. On l'a souligné plus haut concernant La Sausaye, mais il en va de même pour Madame d'Escoyeux, née Anne Le Sour, veuve du sieur

<sup>69</sup> SHD/ M Rochefort.

<sup>70</sup> Archives Nationales, Fonds Marine, B/3-405.

<sup>71</sup> Edit de Louis X le Hutin qui affirme que «selon le droit de nature, chacun doit naître franc». Officiellement, depuis cette date, «le sol de France affranchit l'esclave qui le touche». L'ordonnance n'était cependant valable que dans le domaine royal et les serfs devaient racheter leur liberté.

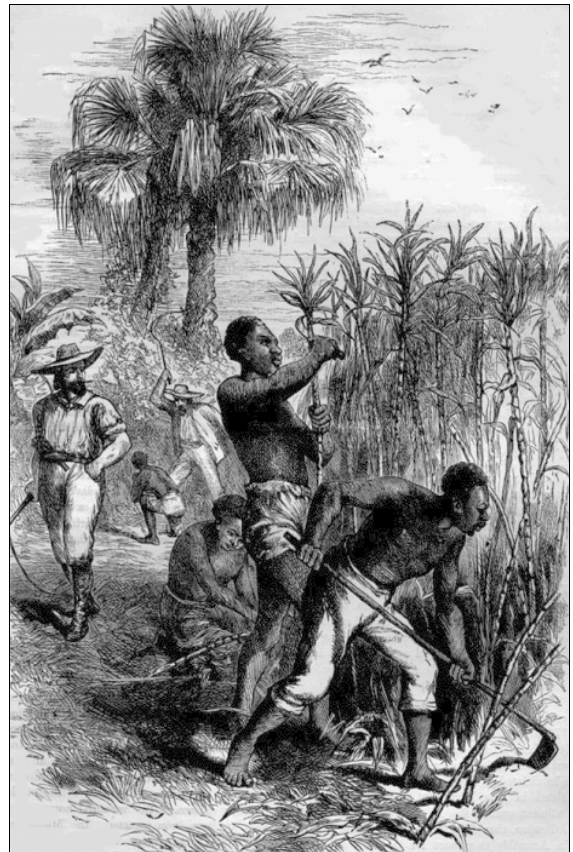


Chesnel, seigneur d'Escoyeux. Camille Gabet a décrit le bail à ferme de 2 habitations sises à Saint-Domingue, concédé par le couple en 1734 à Charles Péré et sa femme Catherine Gastineau<sup>72</sup>. Anne Le Sour se remarie avec Jean-François-Xavier Lemoine de Sérigny, chevalier de l'ordre royal de Saint-Louis. Ils possèdent ensemble une plantation à Petite Anse, à l'est du Cap, et une indigoterie à la pointe d'Itaque, à l'ouest du Cap. La plantation abrite à elle seule 130 esclaves.

Cette liste des Noirs recensés à Rochefort laisse deviner en même temps l'irrigation des intérêts esclavagistes et coloniaux dans de larges couches de la société rochefortaise, puisqu'on trouve, parmi les particuliers hébergeant des Noirs, aussi bien 4 écrivains de la Marine que le traiteur-pâtissier Le Roux.

### La franc-maçonnerie et la traite

Dans le même ordre d'idées, la franc-maçonnerie rochefortaise regroupe de nombreux négriers ou hommes intéressés à la traite. En 1775, c'est Chevallié qui occupe la fonction de Vénérable de la loge *L'Aimable Concorde*. À ses côtés figurent entre 1775 et 1804 Pierre André Hèbre de Saint-Clément, Faurès, Gachinard, Guérin l'Aîné<sup>73</sup>. Le négociant et armateur Charrier l'Aîné en est membre également, et est le correspondant du négrier rochelais Garesché à plusieurs reprises. On mesure la diffusion des idées esclavagistes au sein des notabilités rochefortaises, censées représenter l'opinion éclairée de la ville. On peut aussi y voir une stratégie pour mieux empêcher les progrès de l'abolitionnisme, à l'instar d'Hèbre de Saint-Clément, représentant local du lobbying des planteurs. Il reste à étudier leur attitude au moment de l'insurrection de Saint-Domingue et de la première abolition. Quoiqu'il en soit, le 25 novembre 1791, Hèbre de Saint-Clément Fils et C<sup>ie</sup> affrète pour Goguet *Le Meulan*, afin qu'il transporte des troupes vers Saint-Domingue révoltée<sup>74</sup>.



Deux visions contrastées des Noirs à Saint-Domingue



Négresses et mulâtresse, d'après une gravure en couleur de A. Brunias (B.N, Cabinet des estampes)

<sup>72</sup> Gabet Camille, « Le bail à ferme de deux habitations à Saint-Domingue », *Revue de Saintonge et d'Aunis*, t. VI, 1980.

<sup>73</sup> Pellisson M., *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, 1894, p. 459 et La Morinerie, *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, 1895, p. 271.

<sup>74</sup> SHD/M Rochefort, 5E/2-30.



## Conclusion

Cette étude, forcément incomplète, ne marque que le début d'un chantier. Beaucoup de questions restent en suspens et beaucoup de domaines restent à explorer : les capitaines et les équipages négriers, la participation financière des armateurs rochefortais aux expéditions parties de la ville ou d'ailleurs, le déroulement des opérations de traite dans le cadre d'un soutien très poussé de l'État, l'étude des réseaux et de leurs hommes, notamment Pennevert, Jean Guérin l'Aîné, La Pougé, mais aussi les relations entre Rochefort et Saint-Domingue...

C'est une histoire qui doit gagner en autonomie, principalement vis-à-vis de La Rochelle, et tout d'abord par un nouveau recensement des expéditions de traite armées par des Rochefortais. Sans oublier que l'histoire de la traite, à Rochefort, se prolonge avec celle de sa répression au début du XIX<sup>e</sup> siècle et rejoint par là-même les débuts de l'installation française le long de certaines côtes africaines. En 1861, le médecin de Marine rochefortais Griffon Du Bellay, en poste au Gabon, rappelle que la présence française remonte ici aux croisières de répression de la traite ■

Cet article reprend la communication de l'auteur prononcée en mars 2010 à Brouage puis au Service historique de la Défense / Marine de Rochefort, dans le cadre des rencontres *Mémoires de l'esclavage*.

*Chairs noires et pierres blanches*.

Une grande partie des documents dépouillés et des illustrations proviennent d'ailleurs du SHD/M de Rochefort, qui a organisé sur le sujet tout au long de l'année 2010, une très importante exposition intitulée *La Marine royale et la traite négrière aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles*.

Nous remercions M. Morgat, conservateur du SHD/M pour nous avoir autorisés à reproduire certains documents de cette exposition.

## Bibliographie sur la traite

- Pour **Nantes**, parmi une bibliographie foisonnante, le travail fondateur de Gaston-Martin, *Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle – L'ère des négriers*, Félix Alcan, 1931, rééd. Karthala, 1993 ; mais surtout Meyer Jean, *L'armement nantais dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, École pratique des hautes études, SEVPEN, Paris, 1969 ; la thèse de Petre-Grenouilleau Olivier, *Négoce maritime et monde moderne: le milieu négrier nantais du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle à 1914. – Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, thèse d'histoire, Université de Rennes II, 4 vol., et le numéro 8 des *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*.

- Le cas de **La Rochelle** a été examiné par Deveau Jean-Michel, *La traite rochelaise*, Karthala, 1990.

- Pour **Bordeaux**, deux ouvrages clefs : celui de Butel Paul, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII<sup>e</sup> siècle* et la monographie de Saugera Eric, *Bordeaux-Port négrier XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Karthala, 1995.

Signalons que le trafic négrier de ce peloton de tête a alimenté de nombreux autres ouvrages et articles qui ne peuvent pas être tous mentionnés ici.

\* Alain Roman a étudié la traite malouine dans *Saint-Malo au temps des négriers*, Karthala, 2001.

\* Edouard Delobette s'est attaqué à la traite havraise, dans trois articles, le premier intitulé « Négociants et traite des Noirs au Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales de Normandie*, 1998, vol. 48 ; le deuxième intitulé « La traite négrière au Havre aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles. Premiers repérages heuristiques et essai de mesure quantitative », dans *Les ports normands: un modèle?*, Actes du colloque Rouen-Le Havre, 1998, textes recueillis par Eric Wauters, Presses Universitaires de Rouen, 1999 ; et le troisième s'intéressant à « La traite négrière dans la croissance atlantique havraise au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Villes portuaires du commerce triangulaire à l'abolition de l'esclavage, s/dir. Eric Saunier, Cahiers de l'histoire et des mémoires de la traite négrière, de l'esclavage et de leurs abolitions en Normandie*, n°1, Le Havre, éd. Les Routes du Philanthrope, 2008. Eric Saunier a d'ailleurs également travaillé sur la traite havraise, recherches dont il rend compte dans un autre article, « Le Havre, port négrier : de la défense de l'esclavage à l'oubli », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire – Les ports et la traite négrière en France*, n°11, 2007.

\*Enfin, pour **Lorient**, dont l'activité négrière est étroitement liée à celle de la Compagnie des Indes, on peut lire avantageusement Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 2 vol., Les Indes savantes, 2005.