Jacques Rasteau

armateur rochelais au XVIIIe siècle

► **Danielle Pouzache**

Dans ce résumé d'un mémoire de maîtrise soutenu en 1969 à l'université de Poitiers, l'auteur dresse le portrait d'un grand armateur-négociant rochelais du XVIIIe siècle. Fils de maître de barque à Marennes, ce protestant qui resta attaché à sa religion, devint capitaine puis fit fortune en se livrant à toutes sortes de trafics dont la traite négrière. Père d'une nombreuse famille, il sut marier ses filles, initier ses fils au négoce et profiter des solidarités entre religionnaires. Jacques Rasteau et sa lignée illustrent parfaitement le triomphe d'une bourgeoisie capitaliste marchande au XVIIIe siècle, dont la fortune venait de l'appel des marchés coloniaux avec les « isles ».

La perte des franchises politiques et fiscales, après le siège de la Rochelle de 1628, avait été un rude coup pour le commerce rochelais. Pourtant, dans la seconde moitié du siècle, il put participer à l'essor des grands trafics coloniaux.

En 1713, la paix d'Utrecht[1] favorisa les relations de la Rochelle avec Saint-Domingue (Haïti), en liaison avec la mise en valeur de l'île et l'accroissement de sa population. Il s'agissait pour l'essentiel d'échanges en « droiture »[2] ou commerce « d'avitaillement », c'est-à-dire La Rochelle-Saint-Domingue, aller et retour.

Dans les années qui suivirent, l'ossature du commerce colonial fut mise en place. Les lettres patentes de janvier 1716 ouvrirent la traite négrière au commerce libre et permirent son développement. En 1717, plusieurs règlements antérieurs furent repris et précisés, pour établir nettement le régime de « l'Exclusif » : les « Isles »[3] ne pouvaient désormais commercer qu'avec la France, et les « armements des vaisseaux destinés pour les isles et colonies françaises seront faits dans les ports de Calais, Brest, Nantes, la Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Cette ».

Ces principes furent réaffirmés par les lettres patentes de 1727. Quant à la Compagnie des Indes[4], hormis quelques mois de septembre 1720 à janvier 1721, elle accorda les autorisations nécessaires aux armateurs qui souhaitaient se lancer dans la traite négrière, et la redevance de 20 livres par captif introduit aux « isles » fut ramenée à 10 à partir de 1726. Dans le même temps s'ouvrait une période d'exceptionnelle stabilité économique et politique, connue sous le nom de « paix de Fleury » (1726-1743)[5], marquée notamment par la fin des manipulations monétaires à partir de 1726.

C'est donc dans la première moitié du XVIIIe s. que s'affirmèrent les dynasties d'armateurs et négociants des grands ports du royaume. À La Rochelle, ces familles furent pour beaucoup d'entre elles de religion protestante, puisque toute autre activité lucrative, comme l'exercice d'une charge officière, leur était impossible, sauf à se convertir en bonne et due forme au catholicisme et ne pas se contenter de la mention de surface « N.C. » (Nouveau converti). Jacques Rasteau fut le chef de l'une ces familles.

---

1 Mettant fin à la guerre de Succession d'Espagne.

2 A différencier du commerce de la traite dit « triangulaire », reliant ports européens–côtes africaines–îles.

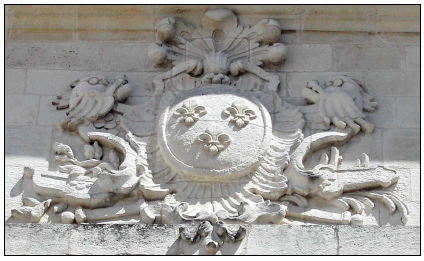
3 Les Antilles et par extension la Louisiane et la Guyane.

4 Compagnie récréée en 1719 par Law, disposant du monopole de ce commerce.

5 Du nom du cardinal Fleury qui fut une sorte de Premier ministre de Louis XV tout au long de cette période.

FAVENTE DITABO
A sa faveur je m'enrichirai

Devise de la Chambre de commerce de La Rochelle



Le portrait de Jacques Rasteau à la Chambre de commerce de La Rochelle *(Cl. Morillon)*

Le port de La Rochelle. Gravure d'après le tableau de Joseph Vernet dans la collection des ports de France

Le mariage de la mer et du négoce

Origine et ascension d'un capitaine

Le 21 février 1593, Etienne Rasteau se convertit au protestantisme. Un de ses petits-fils, Jacques Rasteau, « maître de navire à Marennes », épousa le 15 janvier 1679 en l'église réformée de La Rochelle, Suzanne Hérault, fille d'un capitaine. Quatre enfants naquirent, dont deux atteignirent l'âge adulte : Jacques, baptisé suivant le rite protestant le 27 août 1680 et Suzanne, de deux ans sa cadette.

Suzanne épousa Isaac Augé, marchand de La Rochelle ; Jacques, marcha dans les pas de son père mais avec un horizon plus vaste, puisqu'il devint capitaine. En effet, le « maître de barque » faisait du cabotage alors que le capitaine se consacrait au commerce hauturier.

Par recoupement, nous pouvons penser que Jacques Rasteau devint capitaine entre 1700 et 1705 car les registres spécialisés de l'Amirauté manquent de 1700 à 1713. Néanmoins des copies de comptes de négociants rochelais permettent de trouver sa trace : en juin 1706, il rentre de la Guadeloupe, en 1708, de La Havane. Ce qui est sûr, c'est qu'en tant que capitaine, il ne se contentait pas de commander à la navigation, il était aussi intéressé aux profits et pertes suivant une pratique courante. Un compte de 1709 permet de le retrouver avec son ami Depont[6], intéressé pour les 2/6 dans « l'armement et cargaison du vaisseau du Roi *Le Profond*, commandé par monsieur Rasteau (…) pour les isles d'Amérique ». Le jeune capitaine ne devait pas posséder la totalité des 13.168 *l*. nécessaires car Depont fit l'avance (de tout ou partie) de la somme, « Depont et Rasteau [courant] les risques à perte et profit ». Cette collaboration avec Paul Depont se concrétisa par un mariage. Jacques Rasteau épousa Suzanne-Sara Seignette, fille d'Élie Seignette, « marchand droguiste » à La Rochelle, et de Suzanne-Sara Depont, sœur de Paul, tous calvinistes. Seize enfants naquirent de cette union, l'aîné, Paul, en 1712[7].

C'est à cette époque que Jacques Rasteau mit sur pied son entreprise d'armement. Les capitaux durent lui être fournis par son héritage, peut-être la dot de sa femme – mais les documents manquent – et surtout par ses gains en tant que capitaine.

Un grand bourgeois protestant

La fortune et la position sociale de Rasteau étaient désormais assises et reconnues, comme en attestent les alliances matrimoniales conclues pour ses enfants. Un tableau généalogique complet ferait apparaître des mariages avec des membres de toutes les grandes familles rochelaises de négociants et armateurs, religionnaires ou non. L'endogamie était de règle, parfois entre cousins et cousines. Certains enfants se marièrent aux « isles ».

Autre signe de la réussite de Rasteau, il put, dès la création de la Chambre de commerce en 1719, participer à l'élection du député du commerce chargé d'assurer la liaison avec Versailles. En 1721, il fit partie des 28 négociants qui désignèrent pour la première fois les deux syndics. En 1723, il était quatrième syndic, en 1725, second. Le 26 octobre 1734, il fut élu directeur de la Chambre de commerce, à 54 ans. En 1736, son mandat fut reconduit. A la fin de ses deux exercices, son portrait vint figurer aux côtés de ceux de ses prédécesseurs (voir p. 197).

Cette réussite ne fit pas perdre la tête à Rasteau, comme en témoignent, dans la mesure où nous le percevons, les choix faits pour ses enfants. Tous les fils ont embrassé la carrière maritime et commerciale. Trois d'entre eux furent négociants à Port-au-Prince, soit individuellement comme Gabriel, soit en société comme Jean-Benjamin et Élie-Nicolas ; quant à Paul, il s'installa ensuite à la Nouvelle-Orléans. Tous furent initiés à la navigation sur les bateaux de leur père et obtinrent leurs lettres de capitaine. Pierre-Jacques, l'aîné, et Pierre-Isaac connurent les carrières les plus prestigieuses mais sans quitter le domaine d'activité familial. Le premier fut monnayeur à la Monnaie de La Rochelle en 1743 puis syndic de la Chambre de commerce et il arma pour son propre compte de 1748 à 1768 ; le second fut armateur et député du commerce de 1777 à 1780.

Aucun d'entre eux ne fut saisi par le vertige de l'anoblissement par achat de charges. C'est la différence avec la famille Depont dont les enfants furent élevés dans la foi catholique, alors que Rasteau et ses descendants restèrent fidèles à la religion réformée.

---

[6] Voir Huguette Guillemant, *Du grand négoce au Parlement de Paris : les Depont des Granges*, DES, Poitiers, 1967.

[7] Voir E. Garnault, *Le livre d'or de la Chambre de commerce de La Rochelle de 1719 à 1891*, typ. E. Martin, 1902, 135 p..

La Grande rive au XVIII[e] s. (détail du tableau de Vernet)

Les seize enfants de Jacques Rasteau

1- **Pierre-Jacques (1712-1769)**
x Marie-Elisabeth Paillet
2- Pierre-Isaac
(député du commerce 1777-1780)
x Suzanne Belin
3- Elie-Nicolas
capitaine mort en Angleterre en 1757
4- Paul
négociant à la Nouvelle-Orléans
5- Gabriel
négociant à Port-au-Prince
6- Jean-Benjamin
négociant à Saint-Domingue
7- Marie-Anne (1717-1778)
x Jacques Carayon
8- Elisabeth-Marie-Jeanne
x François-Louis Giraudeau-Dupeux
9- Madeleine-Henriette
x André Bernon, maître de la Monnaie
10- Henriette
x Louis-Benjamin Seignette
11- Nicole
x Jean Vivier
12- Marie
x Pierre-Elisée Paillet
13- Jeanne-Esther
x Jean Manié négociant à Saint-Domingue
14- Marie- Marguerite
x Élie Allard-Belin
15- Esther-Charlotte
16- Louise-Marie-Sara
x Cassemain, négociant à Marennes

(d'après la présentation d'Élie Garnault, op. cité)

La fortune de Rasteau

Il n'en existe pas d'inventaire global. Mais on peut avoir une idée de son importance à travers le mariage en 1737 de sa fille, Marie-Marguerite, avec Élie Allard-Belin, fils d'une grande famille d'armateurs rochelais. Elle reçoit une dot énorme de 100.000 livres, 6.517 provenant de « pacotilles »[8] chargées pour son compte sur divers navires, à laquelle s'ajoutent « une chambre garnie de meubles, telle qu'elle voudra choisir de la valeur de deux milles livres » sans oublier le linge, l'argenterie et l'argent qui sont mentionnés mais non évalués. L'ensemble devrait équivaloir à un peu plus de 20.000 livres.

Son capital immobilier et mobilier permet de mieux saisir sa richesse. Rasteau était un des armateurs les plus importants de la cité. Le siège social de son entreprise se situait dans la demeure familiale sise « Grande rive » (actuel quai Duperré) face au port, dans la paroisse Saint-Sauveur. Il possédait aussi en 1740 une « maison et raffinerie à sucre (…) rues de Dompierre[9] et de Saint-Yon, paroisse Saint-Barthélémy ». Cette raffinerie avait sans doute été achetée vers 1726. Il avait encore « deux maisons à trois corps de logis » et deux autres maisons dans la ville. A proximité immédiate de La Rochelle, Rasteau acheta à Rompsay une « borderie[10] avec terres, prés et vignes ainsi qu'une petite maison à un étage avec jardin ». Enfin, il possédait l'entreprise d'armement elle-même. A cela s'ajoutaient de nombreuses rentes foncières et hypothécaires et des marais salants dans l'île d'Oléron. À l'exception de ces derniers, tout avait été acquis avant 1746. Quant à l'acquisition à Rompsay, elle est hautement symbolique de la réussite de Rasteau, car ce village était le lieu de villégiature d'été, le havre de repos et de plaisir le plus goûté de la bonne société négociante rochelaise. Il le resta tout au long du siècle, comme en témoignent les belles demeures XVIII[e] qui y subsistent.

La fortune de Rasteau était donc réelle mais pour autant, elle n'atteignait pas le niveau de celles amassées à Bordeaux ou Nantes et elle ne permettait pas encore de se parer des signes somptuaires que sont les grands hôtels particuliers édifiés dans ces villes durant la deuxième moitié du siècle[11].

---

[8] Marchandises chargées, en plus des cargaisons, aux bons soins d'un officier, pour le compte d'un tiers. Elles pouvaient être de très grande valeur.

[9] Actuelle rue Fleuriau.

[10] Maison bourgeoise et terres mises en valeur par un bordier.

[11] Voir la fortune de Jean Pellet (c.f. Bibliographie). Pourtant la famille Rasteau fit construire un hôtel particulier derrière la Chambre de commerce à l'emplacement actuel du square

L'entreprise d'armement

Flotte et installations portuaires

Dans les archives de l'Amirauté de La Rochelle, les soumissions de départ (déclarations) de navires ne sont enregistrées qu'à partir de 1727. Seuls les hasards de la cueillette dans d'autres archives permettent d'avoir des renseignements sur la période antérieure.

Ainsi en 1718, Rasteau semble ne posséder que trois bateaux, le *Saint-Paul* (220 tonneaux), le *Lion d'or* (250 tx) et *l'Impératrice* (120 tx). Ils étaient attendus à La Rochelle, alors qu'il n'y en avait pas d'autres à prendre la mer ou en cours de chargement. Dix ans plus tard, en 1728, six faisaient le commerce d'avitaillement et la traite. De 1728 à 1743, ce total ne varia que de 4 à 6, sauf en 1729 où l'on dénombre 7 navires. Pendant la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748), la flotte se limitait à deux unités. Au total, de 1727 à 1747, 25 navires assurèrent l'activité de la maison Rasteau, 19 de 1728 à 1743, et 6 de 1744 à 1747.

Le tonnage officiel des navires variait de 60 tonneaux à 350. Ces chiffres sont-ils fiables ? Il semble que non car, de l'aveu même des intéressés, ces tonnages étaient sous-estimés. C'est ce que déclare le capitaine du *Triton* pris par les Anglais en 1743 : « c'était l'habitude en France de ne déclarer qu'environ le tiers du port des vaisseaux afin de diminuer les frais de droits de feux, d'ancrages et autres, perçus par l'Amirauté. »

Si le nombre des navires variait peu, les tonnages augmentaient, notamment de 1734 à 1738. Quant au nombre de campagnes effectuées par chaque navire, il était variable. La période de guerre de 1744 à 1748 mise à part, la moyenne s'établit à trois campagnes par navire, mais avec des différences sensibles selon qu'il s'agit de traite ou de droiture. Les voyages en droiture étaient plus courts et moins éprouvants que les voyages triangulaires qui obligeaient les coques à séjourner plus longtemps dans des eaux chaudes. Les navires consacrés à la traite accomplirent en moyenne deux campagnes alors que les autres firent trois à quatre expéditions et ceux qui firent les deux types de voyage firent environ trois campagnes. Ces moyennes sont inférieures à celles des autres navires rochelais, situées autour de quatre voyages par navire. Cela s'explique par le choix de Rasteau d'armer régulièrement pour la traite, ce qui n'était pas le cas des autres armateurs de la cité.

Tout au long du XVIII[e] s., les négociants rochelais ne cessèrent de réclamer aux autorités les fonds nécessaires pour lutter contre l'ensablement du port. C'était une gène considérable pour le commerce car les navires hauturiers ne pouvaient pénétrer dans le bassin intérieur. Les chargements et déchargements se faisaient dans la rade foraine à l'abri de Chef-de-Baie ; des allèges (petits bateaux de 30 à 40 tx.) faisaient la navette avec le port. En outre les quais ne ressemblaient pas à ce qu'ils sont aujourd'hui, c'était des talus en terre non-maçonnés[12]. Cela explique que bon nombre d'opérations s'effectuaient aussi à Rochefort ou à l'entrée des estuaires de la Charente et de la Seudre.

Rasteau, comme les autres armateurs, possédait un emplacement réservé sur le quai, face à sa demeure, où toutes les nouvelles arrivaient et d'où partaient tous les ordres. Il possédait aussi une cale pour ses allèges avec trois magasins qui ne suffisaient pas toujours ; il fallait alors louer des entrepôts.

Une gestion avisée

Rasteau sut gérer son entreprise de façon originale, en étant capable de résister aux engouements du moment mais aussi d'anticiper et d'oser.

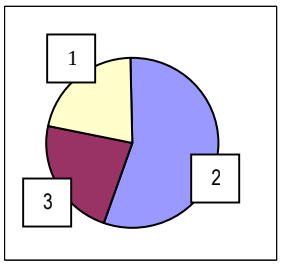
De 1727 à 1747, la maison Rasteau arrive au 2[e] rang des entreprises d'armement rochelaises avec 67 campagnes, contre 90 à Théodore de la Croix et 48 aux Belin. En mettant à part la période de guerre, le nombre est de 59 pour Rasteau, 79 pour de la Croix et 41 pour Belin. A eux trois, ils distancent largement les autres armateurs de la place, le quatrième étant Giraudeau avec seulement 26 armements.

Sur toute la période, on observe un déséquilibre net en faveur du commerce en droiture (77,5% des 452 expéditions). Saint-Domingue était la destination principale, celles de la Louisiane, de Cayenne et du Canada ne représentant que 30% de ce trafic. La traite négrière ne concerne que 22,5% des départs, soit 132 expéditions. Cette structure se retrouve chez les principaux armateurs. L'avitaillement constitue 81% des activités de Théodore de la Croix et 73% de celles des Belin ; la destination de Saint-Domingue ►

Rasteau. Il fut démoli sous le Second Empire pour permettre le passage plus facile vers la rue de l'Escale.

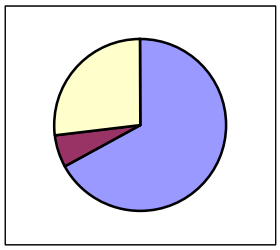
[12] Garnault, Élie, *Le commerce rochelais au XVIIIe* (voir bibliographie), le 2[e] volume est entièrement consacré à cette question.

Composition du commerce rochelais (1727-1743)

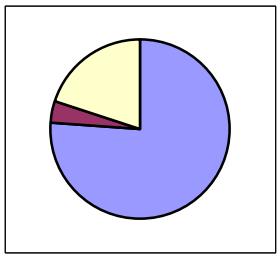


Ensemble du commerce rochelais

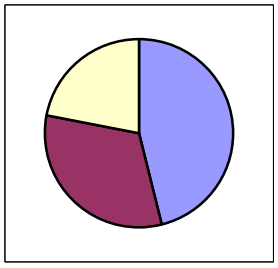
1 : destinations autres que St-Domingue
2 : droiture à St-Domingue
3 : part de la traite négrière



Armement Belin



Théodore de la Croix



Jacques Rasteau

l'emporte de loin, 97% chez le premier et 90% chez le second.

Les activités de Rasteau étaient plus diversifiées. Il a armé environ un négrier pour deux « rouliers »[13] (soit 35,6% contre 64,4%). Il était donc au premier rang pour la traite à La Rochelle. Il fallut attendre 1736 pour qu'elle s'y développe mais Rasteau avait commencé à armer pour la Guinée[14] dès 1726 et sans doute avant. Il fallait de l'audace car ce genre d'expédition était vraiment risqué (usure plus rapide des coques, naufrages, révoltes des captifs et … pertes d'une partie de la précieuse marchandise du « bois d'ébène »). Quant à la « droiture » qui comportait beaucoup moins de risques, Rasteau en diversifia les destinations ; Saint-Domingue en constituait 58% contre 42% répartis entre la Nouvelle-Orléans et Cayenne. Le Canada ne figure pas dans les expéditions des trois principaux armateurs, sans doute en raison de leur statut de N.C..

Rasteau sut s'inscrire à contre-courant des modes. Quand Saint-Domingue s'imposa de très loin comme la première destination, il ralentit ses échanges avec la « perle des Antilles » et les interrompit même de 1736 à 1739, compensant par une nouvelle destination, la Louisiane, où son fils Paul était installé depuis 1732-1733. Etait-ce uniquement pour commercer avec cette colonie ? On peut en douter ; la Nouvelle-Orléans, par sa situation ouverte sur le Golfe du Mexique, permettait des échanges avec les Espagnols, échanges officiels pour les uns, échanges interlopes[15] pour les autres. De toute façon cela rapportait beaucoup.

Pour tenir compte des évolutions commerciales, Rasteau a également modifié la rotation de ses navires. Si août restait le mois de départ essentiel, mai, juin, septembre et janvier venant après, l'espacement des départs fut multiplié par deux de 1735 à 1742, passant de 1 à 4 mois, à 2 à 8/9 mois. Cette rupture de rythme se produisit au moment de la plus grande prospérité et de la plus forte concurrence. Rasteau était alors au sommet de sa carrière. Il décida de maintenir son activité à un niveau stable qu'il pouvait maîtriser. En cela, il était fidèle à l'un des principes fondamentaux de l'accumulation, caractéristique du capitalisme marchand du XVIII[e] s., selon lequel, on ne devait point chercher à augmenter inconsidérément le volume de ses affaires. La stabilité de la période permit ainsi à Rasteau, dont la fortune était assise et qui possédait un bon réseau de renseignements aux Isles et en Europe, de laisser « dormir » un stock de marchandises et l'outillage de son entreprise, pour les utiliser aux moments les plus favorables, dans le but de faire le plus de profit avec le moins de risques possible. Une telle politique ne pouvait être poursuivie qu'avec un appareil commercial important, appareil humain d'abord et moyens techniques de change et d'assurance.

[13] Navire ne transportant que des marchandises. Les Hollandais étaient qualifiés de « rouliers de mers » au XVII[e].

[14] Mot général qui désigne toutes les côtes bordant le Golfe de Guinée.

[15] Commerce se faisant en fraude.

Les solidarités commerciales

Le rôle joué par la famille et la cohésion entre religionnaires[16], à La Rochelle, aux isles et en Europe furent déterminants.

Jusqu'en 1739, Jacques Rasteau dirigeait seul. En 1740, brusquement tous les papiers révèlent qu'il s'est adjoint son fils aîné, Pierre-Jacques : la société « Rasteau et fils aîné » était née. Le père avait 59 ans, le fils 28. En 1748, on trouve la mention d'une société « Rasteau père et Pierre-Isaac fils ». La première société avait vécu 8 ans et Pierre-Jacques volait désormais de ses propres ailes.

Les sociétés familiales se caractérisaient par la forte solidarité de leurs membres mais celle-ci ne suffisait pas. Chaque expédition exigeait des mises de fonds considérables, 60.000 livres en moyenne pour la droiture et 200.000 pour la traite. Il fallait donc répartir les risques avec d'autres « intéressés ». L'intéressement commençait dès l'achat du bateau et la plupart du temps, les mêmes personnes participaient à la « mise-hors »[17] et à la cargaison. Ces associations se constituaient pour la durée d'un voyage et se dissolvaient à son achèvement. Théoriquement, n'importe qui, pourvu qu'il en eût les moyens, pouvait y prétendre. En réalité les contrats s'organisaient en circuit fermé. De 1717 à 1747, on retrouve toujours les mêmes noms à côté de celui de Rasteau : Depont, Allard-Belin, Vivier, Carayon, Augé… Toutes ces familles étaient liées, non seulement par leurs activités, mais aussi par leurs alliances matrimoniales et leurs sous-apparentements. À l'exception de Vivier, tous étaient protestants. Cependant de nouveaux noms apparurent : en 1740, Jacob Raphaël ; en 1745, Paul Nairac issu d'une famille rochelaise d'origine languedocienne et protestante, tous deux bordelais et Seignette, rochelais et religionnaire.

Le nombre des intéressés à l'achat d'un bateau variait de trois à cinq, cinq étant le plus fréquent. Ils n'investissaient pas à égalité. La participation de Rasteau allait du tiers à 11/16^{e}, dans les opérations dont il était l'initiateur majoritaire, ce qui ne l'empêchait pas de participer à d'autres associations. A partir de 1748, le nombre des associés augmenta et l'origine géographique se diversifia. Désormais des intéressés étaient de Lille ou Paris, banquiers ou autres mais surtout protestants.

Le système complexe des assurances

Cette répartition des risques ne suffisait pas. Il fallait contracter des assurances. Il en existait deux sortes, les unes contractées auprès d'armateurs ou négociants rochelais, les autres ailleurs, en France et à l'étranger.

Prenons le cas de *La Galatée* armée par Rasteau en 1734 pour la traite. « Le corps, quille, agrès, apparaux (équipement du navire), victuailles, avances à l'équipage et mise-hors » étaient assurés à La Rochelle pour 20.000 *l.*, la cargaison aller et retour l'était pour 32.000, soit 52.000 *l.*, réparties entre 19 personnes ou sociétés. En réalité, le nombre d'assureurs était beaucoup plus important car nombreuses sont les mentions dans le contrat, du type « Perdriau pour lui et son frère », « Henri Bonneau pour lui et ami » ou « Pasquier et C^{ie} », ce qui réduisait les risques. Chacun des 19 était engagé pour des sommes allant de 500 à 3.000 *l.*. Les plus fortes mises revenaient à des négociants qui ne pratiquaient pas directement le commerce colonial ; ils étaient d'origine étrangère et protestants, les van Socmergen, Schellebeck et Sollicofre[18]. D'autres polices d'assurance étaient souscrites hors de La Rochelle. Le navire et la mise hors avaient également été assurés à Amsterdam pour 10.000 florins (20.000 *l.*) et à Bordeaux pour 10.000 *l.*, la cargaison était couverte à Amsterdam pour 10.000 *l.*. L'expédition était donc assurée pour 92.000 *l.*. Pour négocier ces assurances, Rasteau avait des correspondants à Nantes et Londres. Dans la capitale anglaise, il était en relation avec Jacob Albert, membre d'une famille bordelaise protestante émigrée. Il le chargeait de négocier des assurances pour lui ou d'autres relations, même durant la guerre de Succession d'Autriche. L'armateur rochelais disposait en outre dans les principales places de « commissionnaires » qui le renseignaient et exécutaient ses ordres.

Les taux de polices, aussi bien à La Rochelle qu'ailleurs, variaient en période calme de 10,25% à 12% pour l'aller et de 4 à 5% de la valeur assurée pour le retour. Il existait des systèmes d'assurance plus complexes, par exemple par glissement de l'aller sur le retour ou d'un bateau à un autre. Dans le cas où une expédition échouait, les assureurs devaient rembourser à concurrence de la somme assurée, moyennant le paiement intégral des primes et l'abandon du bateau, corps et cargaison. Toutes ces opérations étaient codifiées, contrôlées à l'Amirauté (délaissement, pro-

[16] Nom donné aux protestants au XVII^{e} et XVIII^{e}s.

[17] Sommes déboursées à l'avance pour les frais d'une entreprise.

[18] Les deux premiers étaient hollandais, le dernier était un Suisse originaire de St-Gall.

cès-verbaux, formulaires, connaissements[19]). Les assureurs avaient trois mois pour s'exécuter. Cela donnait lieu à la mise en route de systèmes complexes de change, lettres de change, qui permettent de voir le rôle essentiel joué par les commissionnaires dans les grandes places financières et commerciales : Paris, Amsterdam, Hambourg, Londres, Bordeaux, Nantes.

Capitaines et commissionnaires

Dans les navires, l'homme le plus important était le capitaine, « seul maître à bord après Dieu », selon la formule en tête des connaissements. L'armateur devait lui faire une confiance absolue. Rasteau, ex-capitaine lui-même, utilisait ses fils, des parents comme Pierre Seignette mais aussi des officiers qui n'appartenaient pas au cercle familial.

Le capitaine ne se contentait pas de diriger la navigation, il était aussi responsable des opérations commerciales, il était « capitaine-géreur ». Lors des campagnes de traite, il était responsable de l'acquisition des esclaves et, une fois aux isles, de leur vente. Ainsi P. Seignette, muni d'instructions et autorisations de Rasteau, resta plus de 12 mois à Saint-Domingue pour faire rentrer les effets provenus de la vente de la cargaison humaine du *Saint-Louis* (1741-1742). Il arrivait le plus souvent que le capitaine vende les captifs, charge son navire avec des retours et des frets divers, les commissionnaires se chargeant de recouvrer les créances.

Aux isles comme en Europe, Rasteau disposait d'un réseau de personnes qui travaillaient, entre autres, pour lui. A Saint-Domingue, il pouvait compter sur les commissionnaires du Port-de-Paix, « du fond de l'île à vache », et du Cul-de-sac. Trois de ses fils étaient négociants dans la grande île et une de ses filles y épousa un planteur. Son fils Paul était installé à la Nouvelle-Orléans. En Europe, il utilisait le réseau protestant : David Bion à Amsterdam, Pierre Boué à Hambourg, Jacob Albert à Londres, Jacques Mousnier et John Morshead J^{r} à Plymouth. Certains étaient aussi ses clients.

Matelots et « négrillons »

Quant aux obscurs, matelots, portefaix et autres, nous n'en savons pas grand chose, si ce n'est à travers le « Registre des effets et des hardes » des matelots morts en mer. Déposé à l'Amirauté, il révèle les inventaires de leurs très maigres possessions : guère plus qu'un pantalon et une chemise de rechange et en mauvais état. Ce qui n'empêchait pas Rasteau, comme ses confrères, de réclamer aux familles le reversement du trop perçu des salaires – 2 à 3 livres – qui étaient payés d'avance.

Poupe de vaisseau dans la cour de la Chambre de commerce de La Rochelle *(Cl. A. Dalançon)*

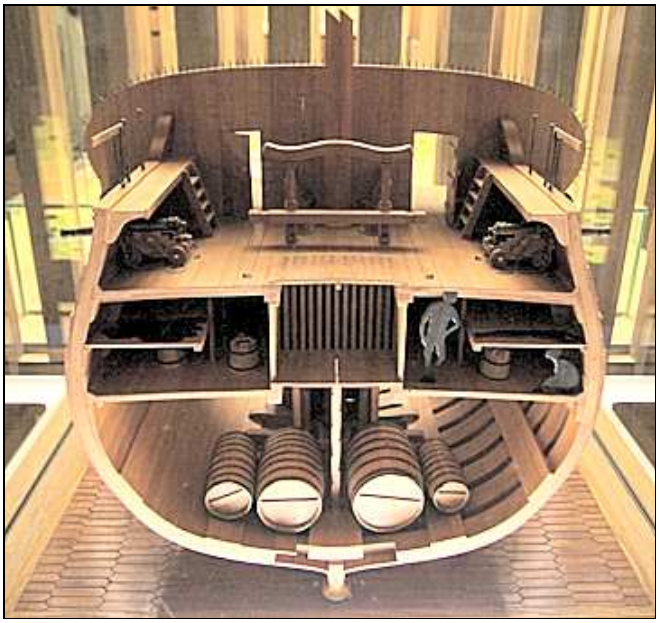
Enfin, il nous faut mentionner la présence d'enfants noirs dans la domesticité de Rasteau. L'esclavage n'était pas autorisé dans le royaume mais il était permis d'envoyer, des isles en France, de jeunes noirs, afin de leur « faire apprendre un métier et les instruire dans la religion catholique ». En 1732, l'armateur avait au moins deux « négrillons », l'un de 10 ans et l'autre de 16 ans. Il aurait pu les renvoyer à leur propriétaire, monsieur Baudoin du Cap, côte de Saint-Domingue, mais il fit une déclaration au greffe de l'Amirauté pour chacun de ces enfants suivant laquelle, « n'ayant pas su profiter de l'éducation qu'on [leur] a donnée, il se trouve obligé de nous déclarer qu'il va encore garder en France le dit nègre, jusqu'à ce qu'il soit renvoyé à son maître ».

[19] Acte sous seing privé donné par le maître d'un navire à un marchand, décrivant quantité et qualité des marchandises chargées, moyennant un certain prix. Des formulaires imprimés prêts à remplir existaient.

Le commerce « triangulaire »

Le voyage de France en Guinée

Après avoir fait sa soumission de départ à l'Amirauté et reçu l'autorisation de la Compagnie des Indes, le négrier pouvait appareiller. Il ne pouvait le faire de La Rochelle, il était armé dans la « rivière de Rochefort » et partait de là. La sortie de l'estuaire n'était pas facile car il fallait éviter de s'échouer sur un banc de sable, ce qui arriva en février 1738 à *La Galatée* qui éperonna la « grève des galères » et y resta bloquée 7 jours. Au large des Canaries, une vergue de grand hunier se rompit, il fallut la réparer. Le 22 mars, la côte de Guinée fut en vue mais plus à l'est que prévu, à cause d'un grand calme et de forts courants.



Coupe d'un navire négrier nantais :
les captifs ne tenaient pas debout dans l'entrepont

Le négrier était chargé de marchandises de traite pour acheter les esclaves. Essentiellement des tissus, des eaux de vie de Cognac et de Charente, de la poudre, des fusils de traite fabriqués surtout en Angleterre et introduits en France via la Hollande car l'importation directe était interdite. De Hollande venaient aussi des couteaux flamands vendus à la douzaine, de Nantes et Marseille des « chapeaux de noirs ». Les cotonnades venaient de Rouen, de Cholet et des tissus à carreaux ou rayures étaient fournis par la C[ie] des Indes, qui les faisaient venir bruts de l'Inde et imprimer en France. S'y ajoutaient des contrebrodés, des cauris, des coraux et des barres de fer[20].

Théoriquement toutes les marchandises devaient provenir des manufactures et compagnies françaises, mais les fraudes étaient nombreuses ; nous avons plusieurs preuves d'échanges effectués au large de la Guinée avec des navires anglais, dont un affrété spécialement à la demande de Rasteau.

La traite

Mise à part Ouidah (Juda)[21], les Français ne possédaient pas de comptoirs dignes de ce nom, ce qui amenait les navires à pratiquer la traite côtière. Le négrier restait au large à cause des barres interdisant tout accostage, en raison également de l'hostilité des indigènes en certains endroits de la Côte d'Ivoire actuelle, et aussi de la volonté des Anglais d'écarter les Français de ce trafic.

Le capitaine Robin écrit à Rasteau le 18 octobre 1738 : « Gouvernant pour Mesurade[22], vint à notre bord une quantité de pirogues, dont les nègres nous ont dit qu'il n'y avait point de captifs, ce qui nous a engagé à pousser le long de la côte et même de côtoyer avec la chaloupe et de passer à différents endroits (…) pour y faire du bois et où il [a] été traité quatre grands nègres et depuis (…) le sieur Duboy Salomon [a côtoyé] avec la chaloupe toute la côte de Maniguette (…) dans lequel voyage il [a] traité une quantité de une quantité de méniguette[23], de même que deux grands nègres, une négresse, deux négrillons et une négrite, et continuant toujours de longer la terre, nous avons encore traité un grand nègre et une négresse[24]. Etant parvenus à la Rivière Saint-André, nous n'y avons traité qu'un négrillon. Le lendemain nous [sommes] arrivés au Cap la Hou (la Ho) où nous avons traité trois grands nègres, deux demi-gommes et un négrillon… ».

---

[20] Les contrebrodés étaient des perles blanches et noires réparties en masses, soit 4.000 grains en colliers. Les cauris étaient de petits coquillages venant des Maldives, servant de monnaie en Inde et Afrique ; ils étaient fournis par la C[ie] des Indes. Les coraux venaient de Marseille, spécialisée dans le travail du corail importé d'Algérie où existait un établissement français, le Bastion de France. Les barres de fer venaient d'Espagne ou de Suède, par l'intermédiaire d'un correspondant domicilié en Hollande où convergeaient toutes les marchandises importées de l'Europe du Nord.

[21] Sur la côte du Bénin actuel.

[22] Cap sur la côte du Libéria actuel.

[23] Grains de couleur rouge brun servant de condiment, appelés aussi « poivre de Guinée ».

[24] Les captifs étaient désignés suivant des catégories : nègre : homme adulte, négresse : femme adulte, négrite : fillette, négrillon : jeune garçon.

Les expéditions ne se terminaient pas toutes de façon tragique. Après avoir chargé sa cargaison humaine et fait son ravitaillement en eau et vivres, le négrier levait l'ancre pour les isles. Les captifs étaient entassés, couchés ou accroupis dans l'entrepont et le faux pont. Les femmes étaient séparées des hommes. Tous étaient enchaînés par « des fers et des menottes » qui ne leur laissaient qu'une capacité de mouvement très réduite. Le capitaine avait pris soin de les faire « estamper », c'est-à-dire marqués au fer rouge sur l'épaule avec le signe propre à l'armateur. Il faut imaginer parfois plus de 380 personnes contraintes de vivre dans l'entrepont de 1,30 à 1,70 m. de hauteur, autour duquel était installé un faux pont de 1,80 m. de large, destiné à recevoir le plus grand nombre possible de captifs. Des fèves constituaient l'essentiel de la nourriture. De temps en temps des captifs étaient sortis sur le pont. La mortalité était donc très élevée. Pour les expéditions sur lesquelles nous sommes renseignés, la moyenne s'établit à 20%, avec un minimum de 6% et un maximum de 27,1%.

Mortalité des captifs sur quelques navires

La Victoire

224 nègres …….. 79 morts
72 négresses …….. 15 morts
54 négrillons ……. 13 morts
52 négrites ……. 2 morts
109 morts/402 soit 27,1%

Le Saint-Louis (1er voyage)

177 nègres …….. 36 morts
64 négrillons ……. 28 morts
96 négresses …….. 9 morts
39 négrites ……. 9 morts
82 morts/376 soit 21,8%

Le Saint-Louis (2e voyage)

257 nègres ……... 17 morts
39 négresses …….. 2 morts
35 négrillons …….. 0 mort
2 négrites …….. 1 mort
20 morts/333 soit 6%

Le Saint-Louis (3e voyage)

229 nègres …… 64 morts
71 négresses …… 8 morts
9 négrillons …… 1 mort
2 négrites …… 0 mort
73 morts/311 soit 23,5%

Quant à l'équipage, sa vie était dure. Nous connaissons celui de *La Galatée*. Les matelots venaient de La Rochelle, des Sables d'Olonne, de Saint-Malo ; les officiers étaient au nombre de douze, cinq d'entre eux ne savaient pas écrire. Il y avait aussi un « coq »[25] noir, deux chirurgiens, un major et un aide, sans oublier trois tonneliers dont le rôle était vital pour maintenir en état les futailles du bord. Les simples marins logeaient là où il restait de la place. Ils étaient fréquemment malades. Lors du troisième voyage du *Saint-Louis*, 10 hommes furent « congédiés » aux isles, l'armateur s'en débarrassait pour la moindre raison. Les capitaines étaient soumis eux-mêmes à dure épreuve. La signature du capitaine de *La Galatée* est bien celle d'un homme tremblant de fièvre qui n'a pu écrire sa lettre lui-même. Le capitaine Herpin, commandant du *Saint-Pierre,* mourut au Cap de Saint-Domingue et le navire dut revenir sous le commandement d'un autre capitaine.

La vente des esclaves

Arrivé aux isles, à Saint-Domingue en l'occurrence pour les bateaux de Rasteau, il fallait procéder à la vente de la cargaison humaine. Les chirurgiens procédaient à sa « réfection », quelques jours avant l'entrée au port et dans le port même. Les captifs prenaient l'air, étaient mieux nourris afin de les rendre présentables. A l'arrivée, les commissionnaires montaient à bord pour aider aux transactions ; ils touchaient 1,5% sur les ventes mais c'était le capitaine qui vendait.

La valeur par tête était très variable, suivant les moments et les lieux… et l'état de la marchandise. La même année, elle était de 960 *l.* au Cap et de 762 au Port-de-Paix, or dans les deux cas, la composition des lots était identique, peut-être ceux vendus à Port-de-Paix étaient-ils en plus mauvais état. Ces variations étaient fréquentes. Les captifs de la 2ème expédition du *Saint-Louis* (1738-1740) se vendirent 1.156 *l.* à Saint Marc, 960 aux Cayes et 600 au Cul-de-sac, où il n'y avait pourtant que des adultes. La valeur moyenne la plus basse, 861 *l.*, fut enregistrée en 1739, au moment de la plus forte activité négrière. La loi du marché jouait à plein pour la marchandise humaine, comme pour les autres.

Les retours et le désarmement

Une fois la cargaison écoulée, il fallait payer des droits, entretenir l'équipage et remettre en état le bateau. Pour *La Victoire*, ces débours se montèrent à 12% du montant des ventes. On devait alors charger les retours. Le négrier se transformait en roulier, chargeant du coton brut, du cacao, du tabac, du café, du sucre brut, parfois du bois précieux et des produits tinctoriaux com-

[25] Cuisinier.

me l'indigo, du fret divers. D'autres navires pouvaient se charger d'une partie des retours provenant d'une même vente.

Arrivé sous l'île de Groix ou d'Yeu, le négrier était pris en charge par un pilote qui l'amenait à Chef-de-Baie. Là, les portefaix chargeaient les allèges qui faisaient la navette avec les magasins de l'armateur ou l'entrepôt des Cinq Grosses Fermes[26] pour les marchandises destinées à l'étranger. Les pesées étaient faites et les droits fixés par leurs commis installés sur la Patache, petit bâtiment ancré dans le port. Les marchandises passaient ensuite des allèges à terre sur des traînes, sortes de traîneaux. A la fin, l'armateur faisait dresser les comptes et répartissait profits et pertes entre intéressés. Rasteau vendait ses retours aux négociants de La Rochelle, de Bordeaux, de Nantes mais aussi à lui-même au nom de Belloch, le gérant de sa raffinerie de sucre. Les indigos et les sucres partaient en quantité importante à Hambourg et Amsterdam où les paiements étaient effectués comptant par lettres de change.

Extraits du compte des retours de *La Victoire* (1739)

Frais sur du sucre brut vendu à Pierre Boué et fils de Hambourg

Les 181 barriques un quart de sucre brut Cy : ….. 36.489 *l.* 10

Frais à déduire
181 voyages doubles de traines à 12 s…… 108 *l.* 11
Aux portefaix pour entrer et arrimer au magasin …… 12 *l.* 2
Fret ord. 196196 tare 14% net 168.729 à 1/L…… 8.436 *l.* 9
Avaries ordinaires ……... 357 *l.* 9
Domaine d'Occident tare 17% net 161.780
estimé 15 *l.* le % net fait 24.267 *l.* à 3 ½ % …… 849 *l.* 7
Entrepôt ……. 9 *l.* 1 6
Poids le Roi à 5 s ‰ ……. 41 *l.* 8 2
Pesage à la livraison à 5 s ‰ …….. 12
Magasinage 2 mois à 3s. 6d /L ……. 31 *l.* 15
Pour moitié en 413 *l.* 6 8 pour frais de rabattage,
Cercles, clous, osier, trainage, portefaix au chargement,
Prélats, chaîne et arrimage …….. 206 *l.* 13 4
Primes d'assurances à proportion du montant
de ce chargement sur 36.000 *l* …… 749 *l.* 1
Ports de lettres de Hambourg …… 6 *l.*
Total ……..10.836 *l.* 2 11

Total net des retours ……**25.653 *l* 7 8**

Le commerce triangulaire était donc complexe, des mises de fond considérables étaient immobilisées pour deux ans et les risques étaient réels. Les armateurs rochelais préféraient donc la droiture.

Le commerce « en droiture »

En avril 1733, Jacques Rasteau arma la frégate de 130 tonneaux *La Fortune,* sous le commandement de Pierre Dupuy, pour Cayenne puis la Martinique. Pour des raisons qui nous échappent, seul le voyage La Rochelle-Cayenne et retour eut lieu. Les différentes phases de cette expédition révèlent le fonctionnement de tout un système.

L'armement

En 1730, Rasteau se rendit à Rochefort pour y faire la visite du bateau qu'il acheta pour 8.000 *l.*, somme peu élevée, même pour un bateau d'occasion. Un certain M. Hèbre se chargea de la remise en état de la frégate à Rochefort. Il utilisa les services de tout un monde de petits artisans : forgerons, cloutiers, serruriers, vitriers, ferblantiers, chaudronniers, cordiers et tonneliers, sans oublier les ouvriers qui s'activèrent au radoub des voiles. Des « officiers mariniers » surveillèrent les travaux. Un gardien veillait à demeure afin que rien ne disparaisse.

Un pilote amena le bateau à La Pallice, avec les voiles nécessaires à « faire des neuves et raccommoder les vieilles ». Durant toutes ces opérations, le capitaine Dupuy était présent, moyennant un salaire assez important. *La Fortune* fut alors armée pour affronter l'Atlantique, dotée d'une chaloupe repeinte et renforcée de bandes de fer avec une mature complète, des avirons et un grappin. Instruments et ustensiles nécessaires à la vie à bord furent embarqués : un tamis, une meule, un soufflet, de la vaisselle d'étain, des chaudrons, quelques « poteries de faïence », un coffre de chirurgie – obligatoire – des « serviettes et des vieux linges », des registres et du papier pour tenir les comptes et le journal de bord, un lot de clous, des prélats[27] et du goudron. S'ajoutaient de la « poudre fine et à canon » et « du plomb en balles », des chandelles… mais pas de savon.

Les vivres se composaient de salaisons de porc, de mouton fourni par le « boucher de carême », de volailles vivantes (poules, canards, dindes), de bœuf salé d'Irlande et autres denrées : « beurre, sardines, morues, andouilles et divers » auxquelles s'ajoutaient des fèves, des pois, du pain et surtout des biscuits (8.273 !). Quelques œufs et « herbages » complétaient. Enfin furent chargées 65 barriques d'eau remplies par le fontainier, 4 tonneaux de vin blanc de Rompsay et 12 barriques de « breuvages » de nature non précisée. La nourriture de l'équipage était donc

[26] Magasin d'entrepôt où devaient transiter toutes les marchandises importées ou exportées, en application des édits de 1664 et 1684 instituant un système protectionniste avec des tarifs uniques, applicable dans les provinces des Cinq Grosses Fermes.

[27] Toile goudronnée imperméable (actuellement prélard).

totalement carencée en produits frais. Seuls les pauvres s'engageaient ; deux mousses venaient de l'hôpital, orphelins ou enfants abandonnés.

Sur tout ce ravitaillement, Rasteau préleva 2% de commission pour son compte. Il paya d'avance deux mois de salaire à l'équipage et, fait exceptionnel, régla la prime d'assurance pour le corps, la mise-hors, aller et retour. C'est David Bion qui s'en chargea à Amsterdam pour 11.000 florins à 6,5 + 0,5% de commission, taux exceptionnellement bas car le paiement se fit immédiatement par compensation sur les rentrées d'assurances d'un autre bateau de Rasteau à Amsterdam.

Bas-relief associant divers instruments de marine. Cour de la Chambre de commerce de La Rochelle. *(cl. A. Dalançon)*

La cargaison

Elle se composait de comestibles, d'articles de mercerie, de quincaillerie et d'armes. Tout était destiné à la vie quotidienne. 52% de la valeur totale étaient constituées par du porc et du bœuf salés, des vins de Bordeaux, Frontignan, Rompsay, des alcools de Cognac, des farines de Marans et Nérac, de la morue, du beurre et 100 bouteilles d'huile. 32% allaient à des articles de mercerie courante : toiles de coton ordinaire bleues ou blanches, 30 douzaines de bonnets de coton et 34 de bas assortis, de la toile à châle, des « chapeaux à noirs » ainsi que 190 paires de souliers « de toutes espèces ». 12% revenaient à la quincaillerie composée d'ustensiles de cuisine (grils, poêles, marmites, couteaux), d'outils (houes, haches, serpes), de meules à aiguiser, de clous et de fer en barres ; s'ajoutaient tout un attirail pour la pêche (sennes, lignes), des grappins, des cordages et du matériel de tonnellerie et enfin quelques faïences usuelles, des objets en verre et des pipes. Les armes ne représentaient que 3% de la valeur de la cargaison et étaient essentiellement composées de munitions. À l'exception du bœuf salé, tout venait des provinces proches, Aunis, Saintonge, Aquitaine, et de Normandie et Bretagne. La cargaison fut assurée à Amsterdam pour 16.000 florins (32.000 livres) à 6,5%, toujours par compensation sur les rentrées de *La Parfaite*. Compte tenu des 37.905 livres dépensées pour l'achat de la cargaison, ce qui était peu, Rasteau avait déboursé 59.768 *l*..

Il savait que « l'île de Cayenne » manquait de tout, qu'il vendrait facilement ces produits de qualité courante en faisant un bon bénéfice, bien que ses habitants ne fussent pas riches et il escomptait des retours intéressants.

Les retours et le désarmement

Ils étaient beaucoup plus variés que ceux provenant de Saint-Domingue. Le sucre et le rocou[28] constituaient le gros de la cargaison, venaient ensuite les fèves de cacao et du coton brut. En 1735, un autre navire ramena encore du sucre et du rocou pour le compte de *La Fortune*. Celle-ci était pourtant pleine mais avait chargé des marchandises « pour divers particuliers ». La frégate rentra à La Rochelle le 8 mai 1734, 12 mois et 26 jours après son départ.

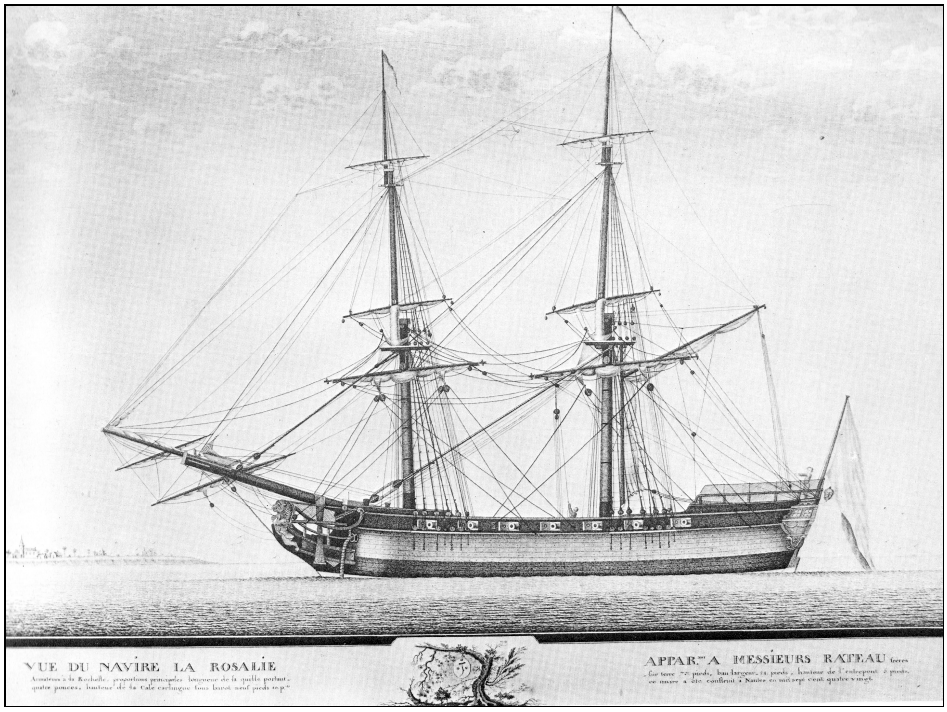
Les sucres se négocièrent en juin et juillet 1734 et 1735, en France et en Europe, à des prix élevés, Rasteau attendant le moment où la canne des grandes îles n'était qu'en cours de récolte. Le produit total des ventes s'éleva à 57 690 *l*.. Mais il fallut en retirer 20% pour le désarmement, les frais de fret sur d'autres navires, les droits du Domaine d'Occident, les derniers gages de l'équipage, sans oublier 3 livres données aux « femmes qui ont annoncé la nouvelle de l'arrivée du navire ».

L'entreprise était donc déficitaire. Rasteau décida de ne plus réarmer pour la Guyane. Il n'hésita cependant pas à se lancer dans une autre activité risquée, celle du commerce interlope.

[28] Matière tinctoriale rouge extraite des graines de rocouyer.

Le commerce interlope et l'affaire du *Lion d'Or* (1741-1744)

En juin-juillet 1741, Paul Rasteau, installé à la Nouvelle-Orléans, se rendit à la Vera-Cruz, pour « faire le recouvrement d'une cédule du Roi d'Espagne, en faveur de la colonie [la Louisiane], pour raison de vivres fournis au poste de Saint-Augustin en Floride ». Il en profita pour passer avec les autorités espagnoles « deux traités, dont l'un regardait la fourniture des armes nécessaires pour le service de la place, l'autre, des cables, cordages, et autres marchandises pour le service des vaisseaux de sa Majesté catholique ». Le vice-roi du Mexique approuva et les accords furent signés le 13 juillet. La livraison devait avoir lieu en février 1742.



***La Rosalie*, navire de Messieurs Rasteau frères, armateurs à La Rochelle, construit en 1780 à Nantes.**

Musée d'Orbigny-Bernon, La Rochelle. *(reproduction dans Mémoire d'un port, Musée du Nouveau monde, 1985*)

Un armement important

L'affaire étant d'importance, Paul décida de rentrer en France. Mais il ne put débarquer à La Rochelle que le 17 avril 1742. Entre-temps, le vice-roi était mort. Son successeur était à Bayonne. Paul se rendit donc auprès de lui pour demander confirmation des traités, ce qu'il obtint, avec une commande supplémentaire de 1.000 fusils. Pour honorer le contrat, la société « Rasteau et fils aîné » arma *Le Lion d'Or*, un gros navire jaugeant 350 tx, avec 22 canons et 70 hommes d'équipage, déclaré à l'Amirauté comme se rendant en Louisiane. L'armement à bord du navire et son tonnage bien supérieur à ce qui était nécessaire pour la commande espagnole furent justifiés *a posteriori*, avec une belle mauvaise foi par la Chambre de commerce, car il fallait se prémunir contre les attaques des corsaires anglais. Officiellement les Rasteau profitaient de l'occasion pour « expédier ce navire pour la Louisiane et fournir le reste de son chargement de différentes marchandises pour leur compte et celui de particuliers pour être remises et vendues dans la colonie ». Le bateau fut armé par souscription, fait exceptionnel, afin de réunir les sommes considérables nécessaires. Elie Rasteau en reçut le commandement, son frère Paul étant second. *Le Lion d'or* mit à la voile le 28 novembre 1742 pour arriver à la Vera-Cruz le 9 juin 1743, après avoir échappé à des corsaires anglais et fait escale un mois au Cap de Saint-Domingue pour se ravitailler et effectuer quelques radoubs.

La confiscation

A l'arrivée au Mexique, les autorités espagnoles exigèrent la mise à terre de toutes les marchandises. Elie Rasteau y consentit mais à condition de pouvoir reprendre à son bord les pacotilles destinées à la Louisiane. En vérité, bien que le commerce rochelais ait toujours soutenu que cette cargaison était destinée à la colonie française, les Rasteau avaient bien l'intention de

la négocier au Mexique, en dépit des règlements en vigueur.

Les Espagnols ne furent pas dupes ; sous la contrainte de 70 soldats et officiers, ils opérèrent la saisie de la cargaison … et du navire, et infligèrent une amende de 1.000 piastres. Le bateau fut passé au peigne fin à l'aide de « haches, vrilles et sondes » et, ainsi que l'écrivent les deux frères le 6 août 1743, « nous ne savons pas ce que nous deviendrons ».

Nous ne possédons pas l'inventaire du déchargement à la Vera-Cruz mais seulement celui des ballots et caisses portant une marque, qui couvre pas moins de 64 feuillets recto-verso. Il est éloquent et prouve la valeur de la cargaison dont le déchargement sur 11 chaloupes dura deux jours pleins, les 2 et 3 juillet 1743. La richesse des produits, brocarts, velours, rubans d'or et d'argent, boutons d'or… suffirait à prouver qu'ils étaient destinés à la colonie espagnole et non à la Louisiane, où quelques milliers de Français, pour beaucoup sans le sou, étaient bien incapables d'acheter de telles quantités de produits de luxe. Les assurances étaient d'ailleurs à la mesure du caractère exceptionnel et risqué d'une telle entreprise. Souscrites à Marseille, à des taux de 25 à 30%, elles ressemblaient plus à un prêt « à la grosse aventure » qu'à une assurance normale.

Aussitôt prévenu, Jacques Rasteau père mit en alerte tout le commerce rochelais. Dix neuf personnes ou sociétés signèrent un mémoire relatant les faits, un nombre bien supérieur à celui des intéressés dans les autres sociétés, vu l'ampleur des capitaux investis. Le député du commerce rochelais, monsieur Claessen, reçut le rapport le 9 janvier 1744, il en parla au comte de Maurepas, secrétaire d'Etat à la Marine et aux colonies à Versailles et Jacques Rasteau écrivit au ministre. Maurepas laissa de l'espoir à Claessen et l'informa qu'il avait saisi M^{gr} de Rennes, ambassadeur de France en Espagne, qui se chargerait de faire les représentations nécessaires à la Cour. Le 30 mai 1744, les nouvelles de Madrid étant alarmantes, Pierre-Jacques Rasteau résolut de s'y rendre « pour être au moins à portée de donner les mains à l'accommodement qu'on pourra faire quoi qu'il en coûte. »

Nous ignorons la décision finale du Conseil des Indes espagnoles. Nous savons cependant que les capitaines du *Lion d'Or* réussirent à sauver une partie de leur cargaison, qu'ils purent vendre sur place, non sans avoir dû sans doute acheter la complaisance des autorités locales. Ainsi, sur les 26.000 *l.* de pacotilles chargées à La Rochelle pour le compte du sieur Massieu, les capitaines purent en vendre pour 4.090 piastres, soit 20.450 livres, le reste ayant été confisqué.

Le retour du *Lion d'Or*

Les Espagnols avaient réglé leur commande. Lorsque le navire fit escale à La Nouvelle-Orléans sur le chemin du retour, il ramenait en effet 193.000 piastres soit 965.000 *l.*, ainsi que du tabac, de l'indigo, du bois de campêche et « 800 dents d'éléphants » pour une valeur de 218.220 *l.*, auxquels il faut ajouter 3.278 piastres revenus par la *Reine des Anges.*

Mais le *Lion d'Or* ne revint jamais à La Rochelle. « Le 15 mars 1744, le dit vaisseau a mis à la voile, du Mississipi, pour se rendre à la Rochelle (…). Il fut chassé le 9 mai par le vaisseau de guerre anglais le *Portmahon,* armé de 20 canons, de même par quatre autres vaisseaux (…) Sur les huit heures du matin, le dit vaisseau approcha dudit navire, *Le Lion d'Or*, (…) l'honorable capitaine Thomas Aymler, commandant ledit vaisseau de guerre, envoya son canot avec deux officiers qui dirent (…) que la guerre était déclarée entre l'Angleterre et la France et qu'il fallait qu'ils se rendissent, (…) nous fumes obligés de nous soumettre et conduits ensuite sur le dit vaisseau *Le port Mahon* à Bristol, le onzième jour du présent mois de mai ».

Ainsi se termina l'aventure. Rasteau estima la perte à 1.227.000 *l.*. Le coup fut rude pour certains Rochelais, comme Massieu qui fit faillite, ayant été débouté par le Parlement d'Aix de sa prétention à toucher les assurances car la prise par les Anglais n'avait pas été explicitement mentionnée dans le contrat. La maison Rasteau put résister car elle avait amassé antérieurement des gains substantiels.

Pertes profits du commerce

L'irrégularité de la rentabilité

Elle est frappante, si l'on en juge à partir des comptes retrouvés de 9 expéditions du *Saint-Paul* et 3 de *La Perle* entre 1725 et 1732, pour des voyages en droiture à Saint-Domingue. Les 9 campagnes bénéficiaires donnent une marge très confortable de 44,7% mais variant de 128% à 1% seulement ; il y eut 3 campagnes déficitaires variant de –2% à –54%, de sorte que la rentabilité globale s'établit à 23%. C'est du moins ce que l'on peut conclure des comptes remis par Jacques Rasteau à Paul Depont son associé, mais les gains de Rasteau étaient plus importants. Qu'il s'agisse de la droiture ou de la traite, ses propres comptes font toujours apparaître beaucoup plus que sa ►

part. Ainsi le voyage de *La Fortune* à Cayenne fut déficitaire de 26% mais seulement de 11% pour Rasteau. En tant qu'armateur, il prélevait en effet des commissions, souvent de 2% sur toutes les opérations, y compris l'utilisation de ses propres magasins ; s'ajoutaient les revenus des frets effectués pour les particuliers et de fréquentes mentions de « frais divers »…

Rentabilité des voyages du Saint-Paul

1722 : Débours : 114.756 *l.* 5*s*.
Retours : 148.566 *l.* 8*s*.8*d*.
Bénéfice : 33.610 *l.* 3*s*.8*d*. (+ 29%)

1725 : Débours : 150.116 *l*.
Retours : 50.748 *l.*
Perte : 79.368 *l.* (- 53%)
(Billets à St-Domingue de 41.737 *l*. ramènent la perte à - 25%)

1726 : Débours : 49.592 *l.*
Retours : 113.068 *l*.
Bénéfice : 63.476 *l*. (+ 128%)
(Billets à St-Domingue de 18.200 *l*.)

1727 : Débours : 61.828 *l.*
Retours : 80.728 *l.*
Bénéfice : 18.900 *l.* (+ 30,5%)
(Bonnes et mauvaises dettes et vieux effets à St-Domingue de 10.900 *l*.)

1728 : Débours : 73.654 *l*.
Retours : 74.432 *l.*
Bénéfice : 678 *l.* (+ 0,9%)
(Billets à St-Domingue de 6.392 *l*.)

1729 : Débours : 42.949 *l*.
Retours : 55.968 *l*.
Bénéfice : 13.019 *l*. (+ 33%)
(Billets à St-Domingue de 617 *l*.)

1730 : Débours : 25.048 *l*.
Retours : 24.552 *l*.
Perte : 496 *l*. (- 2%)

1731 (voyage en Louisiane) :
Débours : 36.301 *l*.
Retours : 46.072 *l*.
Bénéfice : 9.771 *l.* (+ 61%)

La fraude était courante, cette fois au bénéfice de tous, et Rasteau ne s'en privait pas. Ainsi les habitants de Cayenne se plaignirent de « la mauvaise qualité des toiles (…) de la cherté des denrées de France et le bon marché des leurs (…), de la jauge des futailles de lard, de farine, de bœuf (…) des flacons d'huile de Marseille (…) qui étaient diminués au point que les 12 flacons n'en contenaient pas 10 du temps passé ». La fraude concernait aussi les droits de 10 *l.* par « tête de noir » déclaré. Lors du premier voyage du *Saint-Louis*, la fraude fut modeste puisque 290 captifs furent déclarés sur 294 mais au retour de *La Victoire*, on fit une économie de 1.580 livres en ne déclarant que 224 captifs au lieu de 382. Rasteau était attentif à chaque livre même sur les plus grosses opérations dépassant les 100.000 livres. Il alla jusqu'à exiger 8 *l*. des héritiers d'un matelot « pour frais funéraires », une somme considérable pour la pauvre famille. Ainsi, par ces divers moyens, put-il amasser des gains substantiels qui lui permettaient de tenir en cas de pertes.

Les pertes de la guerre

Durant la Guerre de Succession d'Autriche, les Anglais affirmèrent leur suprématie sur les mers et s'emparèrent de nombreux navires de commerce français. Rasteau en perdit ainsi 4, de 1743 à 1745. Outre *Le Lion d'Or*, l'*Aimable-Suzanne* (70 000 *l.* de perte), la *Diane* (350 000 *l*.), le *Saint-Paul* (676.225 *l*.) qui entre autres rapportait de la Havane 25.000 piastres, soit 125.000 *l*. : au total, des pertes de 2.373.425 *l*..

Le Saint Jacques, *Le Profond* et *L'Espérance* furent également capturés. Ils avaient été acquis pendant la guerre, tout comme le *Bel Ami*. Mis à part *Le Profond*, ils avaient été achetés à l'Amirauté de Brest aux enchères et comptant, à des prix intéressants car il s'agissait de prises sur les Anglais. Durant la période, les Rasteau armèrent en moyenne deux navires par an, ils décidèrent de faire attendre leurs autres bâtiments aux îles en attendant des jours meilleurs. Les prises des trois navires eurent lieu en 1748, l'année où le traité d'Aix-la-Chapelle mit fin à la guerre.

Rasteau aurait pu recouvrer auprès des assureurs la plus grande partie de ses fonds mais un conflit éclata entre eux et les armateurs en 1748-1749. Ces derniers refusaient de payer des primes devenues exorbitantes de 30% et plus, si bien que Maurepas dut intimer l'ordre aux assureurs de se conformer aux décisions royales et d'être raisonnables. Les assureurs obtempérèrent, en façade, car ils utilisèrent tous les moyens pour ne pas faire face à leurs obligations et retarder les paiements. L'entreprise de Rasteau résista néanmoins à la tourmente, preuve des profits accumulés auparavant. Le commerce colonial n'avait pas été à lui seul à l'origine de sa fortune mais il en avait fourni l'essentiel.

SOURCES

Archives départementales de Charente-Maritime

- Série B- Fonds de l'Amirauté de La Rochelle :

Registres de sa Majesté (1729-1747), B 225 à 227.- Registres de congé (1727-1748), B 247 à 250).- Actes de l'Amirauté (1717-1749), B 5714 à 5739 .- Propriétés et constructions de navires, B 5589 ; Navigation au long cours, commerce, divers, B 5590.- Registres de réception des capitaines (1690-1700) et (1713-1731), B 5969 et 5970.

- Série E : Papiers de famille.

- Série J : II J/E. Garnault, notices N.V. (5 dossiers)

- Minutes notariales Guillemot (1738-1742) et 1751-1758) ; Rivière et Soulard (1735-1741) ; Tardy (1753-1756).

Bibliothèque municipale La Rochelle

- Ms 353 : notes généalogiques de Jourdan.

- Archives de la Chambre de commerce de La Rochelle :

carton IV (correspondances)

carton VII (correspondance avec Maurepas, prises, état des navires…)

carton XIV (sucres, raffineries, divers)

carton XIX (commerce d'Afrique, divers)

carton XXVII (entrées et sorties du port 1718-1780)

BIBLIOGRAPHIE

- Savary, Jacques, *Le parfait négociant ou instruction générale pour ce qui regarde le commerce, des marchandises de France et des pays étrangers,* Paris, Les frères Estienne, 2 t., 1757-1758.

- Savary des Bruslons, Jacques, *Dictionnaire universel de commerce* … Paris, Jacques Estienne, 1723, 2 vol..

- Moreau de St-Méry, *Loix et constitutions des colonies françaises de l'Amérique sous le vent. Lettres d'octobre 1717*, t.III (1722-1749).

- Smith, Adam, *Recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations*, Paris 1790, 4 vol., notamment t.2, *De la nature, de l'accumulation et de l'emploi des fonds*, 1ere éd. Londres, 1776.

- Garnault, Élie, *Le commerce rochelais au XVIIIe s. d'après les documents composant les anciennes archives de la Chambre de Commerce de la Rochelle*, Vve Maréchal et E. Martin, 5 vol, 1888-1891.

- Martin, Gaston, *Nantes au XVIIIe s., l'ère des négriers, 1715-1774*, Paris, F. Alcan, 1931, 448 p.

- Martin, Gaston, *Histoire de l'esclavage dans les colonies françaises,* Paris, PUF, 1948.

- Lüthy, Herbert, *La banque protestante en France de l'édit de Nantes à la Révolution*, Paris, SEVPEN, t.1 : *Dispersion et regroupement (1685-1730)*, 1959, 452 p..

- Robert, Henri, *Les trafics coloniaux du port de La Rochelle au XVIIIe s.*, Poitiers, Mémoires de la Société des Antiquaires de l'Ouest, 1960, 4e série, t. IV, 209 p..

- Rinchon (Dieudonné père), *Pierre-Ignace Liévin van Alstein, capitaine négrier -Gand 1733-Nantes 1795*, Dakar, mémoire de l'IFAN, n° 71, 1964, 452 p..

- Cavignac, Jean, *Jean Pellet commerçant de gros – 1694-1772. Contribution à l'étude du négoce bordelais au XVIIIe s.*, Paris, SEVPEN, 1967.

- Régent, Frédéric, *La France et ses esclaves. De la colonisation aux abolitions (1620-1848)*, Paris, Grasset, 2007, 360 p..

Suzanne-Sara Seignette s'éteignit le 14 janvier 1754 « peu après minuit » et Jacques Rasteau à « six heures du matin », le 26 février 1756, « dans une chambre, au premier étage de cette maison qui a deux fenêtres vers le midi, sur la cour (…) sur un lit à la Duchesse de bois de noyer garni de serge verte, bordé et enjolivé de rubans jaunes ».

Conclusion

Le capitaine Jacques Rasteau qui connaissait bien le monde de la mer et du commerce colonial, réussit à fonder sa propre entreprise d'armement autour de 1713. Outre des navires, des magasins à La Rochelle et à Saint-Domingue, gérés par ses fils, il possédait aussi des moyens de transformer un des principaux produits coloniaux. Dès 1726, il put acheter une raffinerie de sucre. Il ne lui manquait qu'une ou des « habitations »[29] aux Antilles, pour parler d'entreprise intégrée, quoiqu'une de ses filles fût mariée à un planteur de la Grande Isle.

Il a beaucoup travaillé, fait preuve d'audace, d'intelligence de gestion et de rigueur en même temps que de dureté et d'âpreté au gain, ce qui lui a permis d'amasser une solide fortune. Il a aussi bénéficié du soutien actif de réseaux protestants organisés entre Rochelais, ou issus de la diaspora émigrée ou d'origine étrangère. Il a surtout eu la chance, jusqu'au début des années 1740, de bénéficier d'une exceptionnelle période de stabilité politique et monétaire et de la rente de situation créée par le régime de l'Exclusif.

Par les moyens mis en œuvre, tant en hommes qu'en capitaux, techniques et réseaux de renseignements, par la nécessité de prévoir à longue échéance, en spéculant tout en tenant compte de rotations très longues des fonds, par son approche du commerce qui devait être désormais pensé à l'échelle de l'Europe et de l'Atlantique, nous sommes en présence d'un exemple caractéristique d'un capitalisme commercial, certes encore à caractère familial, mais loin de l'activité du simple marchand ou de l'artisan ■

[29] Plantation de canne à sucre