

Cet article a été publié en décembre 2007 dans *Les Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, n° 10 : *Les Ports et la traite négrière*, Nantes, p. 34-63.

Bernard MICHON

La traite négrière nantaise au milieu du XVIII^e siècle (1748-1751)

Cet article constitue le dernier jalon d'une enquête collective débutée en 1992 à l'Université de Nantes au sein du Centre de recherches sur l'histoire du Monde atlantique (CRHMA), devenu depuis le Centre de recherches en histoire internationale et atlantique (CRHIA). Sous l'impulsion de plusieurs enseignants-chercheurs – Christian HERMANN, Guy SAUPIN et Jacques WEBER – une quinzaine de mémoires de maîtrise (actuel master 1) ont été consacrés à l'étude de l'activité de traite négrière du port de Nantes durant le XVIII^e siècle¹. Amorcée dans les années 1980 par Serge DAGET, cette recherche avait l'ambition d'aboutir à une synthèse globale approfondie². Ce projet universitaire a bénéficié en outre de l'engouement suscité par l'exposition *Les Anneaux de la Mémoire*, installée au Château des Ducs de Bretagne à Nantes du 5 décembre 1992 au 29 mai 1994³.

Une telle entreprise trouvait sa justification dans l'absence d'ouvrage de référence consacré à la traite négrière nantaise depuis celui de GASTON-MARTIN, publié au début des années 1930⁴. Bien que d'un apport scientifique indéniable, l'étude réalisée par ce pionnier souffre de deux handicaps principaux : d'une part, la documentation utilisée se limite aux fonds de l'Amirauté de Nantes (rapports des capitaines et journaux de bord) ; d'autre part, le choix des bornes chronologiques de son étude se révèle infondé, surtout d'ailleurs pour 1774. Influencé par les conclusions de Léon VIGNOLS, GASTON-MARTIN considère que l'année

¹ La liste de ces travaux est donnée à la fin de l'article. Ils sont consultables à la bibliothèque du CRHIA au département d'histoire de l'Université de Nantes.

² L'historien a largement contribué à faire sortir de l'ombre le thème de la traite négrière à Nantes, en particulier par l'organisation d'un grand colloque international : DAGET S. (éd.), *De la traite à l'esclavage du V^e au XIX^e siècle*, Actes du colloque de Nantes (juillet 1985), 2 tomes, Paris, CRHMA, Société française d'histoire d'outre-mer, l'Harmattan, 1988. Dans la foulée, il a dirigé, en collaboration avec Jacques FIÉRAIN, plusieurs mémoires universitaires : SAUGERA É., *Histoire d'un négrier nantais « La Bonne Mère » 1802-1815*, maîtrise d'histoire, Université de Nantes, 1987 ; BOUCAUD S., *Les armements nantais : Afrique, Amérique (1814-1822)*, maîtrise d'histoire, Université de Nantes, 1987 ; CORMERAIS P., *Éléments partiels de statistiques sur les expéditions négrières nantaises au XVIII^e siècle à partir du Répertoire de Jean METTAS*, maîtrise d'histoire, Université de Nantes, 1988.

³ *Les Anneaux de la Mémoire, Nantes-Europe - Afrique - Amériques : itinéraires de l'exposition*, Nantes, CIM Corderie Royale, 1992.

⁴ GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIII^e siècle : l'ère des négriers (1717-1774)*, Paris, Félix ALCAN, 1931, (réédition Karthala en 1993).

de la fin du règne de LOUIS XV marque un tournant dans l'histoire négrière. Il estime que les campagnes anti-esclavagistes française et anglo-américaine commencent à agir sur les opinions publiques, tandis que la préparation de la guerre de revanche contre l'Angleterre a virtuellement débuté. Cette option fait passer GASTON-MARTIN à côté de la décennie 1780, la plus intense du siècle pour le trafic négrier.

Près d'un demi-siècle plus tard, la publication posthume des recherches de Jean METTAS, effectuées dans le cadre d'un doctorat d'État malheureusement inachevé, sous la forme d'un répertoire des expéditions négrières françaises entreprises au XVIII^e siècle, a constitué un évènement majeur pour les chercheurs s'intéressant à ces questions⁵. Ces deux volumes représentent une très solide base de départ pour toute étude de la traite française, mais ils doivent être vérifiés et complétés. L'auteur a par exemple débuté son étude en 1707. Or, la plupart des ports français ont commencé leurs armements négriers dès le XVII^e siècle. Si la date de 1688 était par exemple communément retenue comme celle du premier armement du port de Nantes⁶, des recherches récentes ont mis au jour de possibles tentatives bien antérieures grâce aux archives notariales⁷. De plus, en dehors des fonds parisiens, Jean METTAS n'a pas eu le temps pour le cas nantais d'approfondir ses dépouillements au-delà des sources des rôles d'armement et de désarmement du système des Classes ainsi que des rapports des capitaines au long cours faits devant les officiers de l'Amirauté. En mobilisant plus largement la documentation disponible, il est possible d'avancer par exemple le nombre de 118 armements négriers entre 1763 et 1766, alors que METTAS retient celui de 116 expéditions⁸.

Depuis, la thèse d'Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, soutenue en 1994, n'a pas complètement comblé ce manque historiographique à l'échelle du port ligérien, dans la mesure où l'historien a centré sa réflexion sur le milieu des négociants négriers nantais et sur

⁵ METTAS J., *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*, 2 tomes, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, édité par DAGET S. et M., 1978-1984. Le premier tome est entièrement consacré aux expéditions nantaises.

⁶ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Nantes au temps de la traite des noirs*, Paris, Hachette, collection « La vie quotidienne », 1998, p. 39.

⁷ MICHON B., « Une expédition négrière d'un navire de Nantes en 1657 », *Revue d'Histoire Maritime*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, n° 6, 2006, pp. 165-172 ; TANGUY M., *Étude d'une famille de grands marchands nantais au XVII^e siècle : les LIBAULT*, master 1 d'histoire, SAUPIN G. (dir.), 2007, pp. 153-155. Les trois frères LIBAULT, grands marchands nantais très investis dans la droiture antillaise, paraissent avoir expédié au moins deux navires en direction des côtes africaines à la fin des années 1650.

⁸ GODARD L., *Le renouveau de la traite négrière nantaise entre 1763 et 1766*, maîtrise d'histoire, WEBER J. et HERMANN C. (dir.), Université de Nantes, 1993 ; METTAS J., *Répertoire...*, *op. cit.*, t. 1, pp. 426-493.

leur culture économique⁹. Il n'existe donc aucune étude d'ensemble des expéditions négrières nantaises et de leurs mécanismes, à l'instar des travaux réalisés sur La Rochelle, Saint-Malo ou Bordeaux¹⁰.

Ainsi, douze mémoires proposent une étude minutieuse d'une période chronologique relativement brève (entre cinq et dix années) de l'armement négrier nantais¹¹ ; les étudiants devaient en effet s'efforcer de regrouper le maximum de sources archivistiques mobilisables sur le sujet, y compris les minutes notariales. Toutefois, une séquence chronologique n'avait pas été abordée : j'ai eu l'opportunité de m'y intéresser¹². Finalement, toutes les expéditions négrières nantaises que l'on peut recenser entre 1688 et 1793 ont fait l'objet de fiches très détaillées. Parallèlement, trois autres mémoires ont été consacrés aux capitaines négriers nantais.

La période manquante débutait en 1748 pour prendre fin en 1751. Elle est caractérisée par une vigoureuse reprise des armements négriers nantais après la fin de la guerre de Succession d'Autriche, formalisée par la paix d'Aix-la-Chapelle signée le 18 octobre 1748. La France était intervenue directement dans le conflit, ouvert huit ans plus tôt à propos de la Succession d'Autriche, en déclarant la guerre à l'Angleterre le 15 mars 1744 et à l'Autriche le 26 avril suivant.

Au début de la guerre, le Secrétaire d'État à la Marine depuis 1718, le comte de MAUREPAS (1701-1781), soulignant l'importance du commerce de mer comme la source principale de la richesse et des revenus des États maritimes, plaide en faveur d'un fort investissement naval de la monarchie, dans le but notamment de protéger les colonies françaises et leur précieux commerce. À propos de la traite négrière, il rappelle que les « nègres » que « *le pays [la côte de l'Afrique] fournit [...] sont absolument nécessaires pour*

⁹ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Milieu maritime et monde moderne. Le milieu négrier nantais du XVIII^e siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, thèse d'histoire, CROIX A. (dir.), Université de Rennes 2, 1994. Une version abrégée de cette étude a été publiée : *L'argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996.

¹⁰ DEVEAU J.-M., *La traite rochelaise*, Paris, Karthala, 1987 ; ROMAN A., *Saint-Malo au temps des négriers*, Paris, Karthala, 2002 ; SAUGERA E., *Bordeaux port négrier. Chronologie, économie, idéologie, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, Karthala, 2002.

¹¹ Un article publié dans le premier numéro de la revue était issu d'un de ces mémoires : HERVÉ B., « Quelques aspects de la traite négrière nantaise 1772-1778 », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire, n° 1 : La traite esclavagiste, son histoire, sa mémoire, ses effets*, Paris, Karthala, 1999, pp. 45-57.

¹² Ce travail a pu être mené à bien grâce à un contrat de recherche effectué dans le cadre du programme de recherche ATTP (CPER 2004-2007) à l'Université de Nantes.

nos colonies »¹³. Le développement du système ou de l'économie de plantation est en effet fondé sur le recours toujours plus massif à la main-d'œuvre servile déportée depuis le continent africain pour assurer la mise en valeur des terres coloniales, les perspectives offertes par les engagés européens ayant rapidement montré leurs limites.

L'historien Paul BUTEL met bien en évidence la montée en puissance du commerce colonial de la France dans la première moitié du XVIII^e siècle : « *L'essor antillais a été particulièrement spectaculaire de la Régence à la guerre de Sept Ans. Les données de la balance du commerce le rappellent : les Iles d'Amérique fournissaient en 1716 pour une valeur de 4,4 millions de denrées coloniales, essentiellement sucre et indigo, elles en fournissent 17 fois plus en 1754, près de 77 millions, le café s'ajoutant aux autres produits* »¹⁴. Nantes est avec Bordeaux, Marseille et Le Havre-Rouen, l'un des quatre ports qui « *monopolisent pratiquement le trafic colonial français* »¹⁵. L'observation des registres des recettes du Domaine d'Occident, mesurant l'importance des arrivées de produits coloniaux, révèle que la part du port ligérien, dominante en 1730 avec 44 % des importations, tend à se réduire dans le courant du XVIII^e siècle, au profit principalement de Bordeaux (Nantes pèse 24 % de la valeur des entrées en 1738 et 23 % en 1753)¹⁶.

L'élan des armements négriers, enregistré à Nantes et dans la plupart des autres ports du Royaume dès la cessation des hostilités en 1748, se poursuit ensuite jusqu'en 1756, année marquée par le début de la guerre de Sept Ans¹⁷. Cette période « d'entre-deux-guerres » représente le premier apogée des armements nantais à la traite négrière, puisque les chiffres atteints au cours de ces années ne furent dépassés qu'au cours de la décennie 1780.

Le cadre étroit d'un article ne permettra pas une étude détaillée de l'ensemble des mécanismes de la traite nantaise pendant la séquence considérée, fut-elle de quatre années seulement. Plus modestement, deux aspects principaux seront évoqués : tout d'abord, les

¹³ Papiers MAUREPAS, Kroch Library, Cornell University (Ms n° 2092, année 1745). Transcription de HAUDRÈRE P. Cité par JESSENNE J.-P. et MINARD P., *L'Histoire par les sources. La France moderne, t. 2 : 1653-1789*, Paris, Hachette supérieur, 1999, pp. 67-69.

¹⁴ BUTEL P., *L'économie française au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1993, p. 114.

¹⁵ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Les négoces maritimes français (XV^e-XX^e siècles)*, Paris, Belin, 1997, p. 120.

¹⁶ MEYER J., « Les paradoxes du succès havrais », CORVISIER A. (dir.), *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*, Toulouse, Privat, 1987, p. 82.

¹⁷ Cependant, les choses se gâtent dès l'été 1755 pour les navires négriers français car les Anglais se livrent dès cette période à la prise des bâtiments de commerce. Sur les 22 navires nantais armés pour pratiquer un voyage de traite en 1755, 11 sont pris par les Anglais. Voir POULARD K., *La traite des Noirs à Nantes de 1752 à 1755*, maîtrise d'histoire, SAUPIN G. (dir.), Université de Nantes, 1997, pp. 20-25.

armements nantais et l'importance de la déportation des Noirs réalisée au cours de ces années, ensuite les investisseurs de la traite négrière, qu'ils soient armateurs ou détenteurs de parts dans les navires¹⁸. Au-delà d'une synthèse de la traite du port ligérien entre 1748 et 1751, l'objectif de cette présentation est de dégager d'éventuelles spécificités de la période par rapport à l'ensemble du XVIII^e siècle.

Aperçu statistique des armements négriers nantais entre 1748 et 1751

Pendant ces quatre années, 97 navires représentant une jauge de 16 225 tonneaux ont été équipés à Nantes pour des expéditions de traite négrière, soit un tonnage moyen de 167 tonneaux par embarcation¹⁹. Cette donnée est très légèrement supérieure à celle annoncée par Jean METTAS : une différence d'un armement a en effet été mise en évidence (la *Petite Marguerite*, 25 tonneaux, équipée en mars 1748 pour la côte de Guinée). La répartition des voyages par année montre leur forte concentration en 1749 (44 armements totalisant 7 710 tonneaux, soit 45,4 % des expéditions et 47,5 % du tonnage). Ainsi, cette année apparaît comme la plus importante dans le secteur de la traite avant 1785, ce qui témoigne de la vigueur de la reprise de l'activité après la fin des combats²⁰. Fort logiquement, les trois autres années étudiées se situent très en deçà²¹.

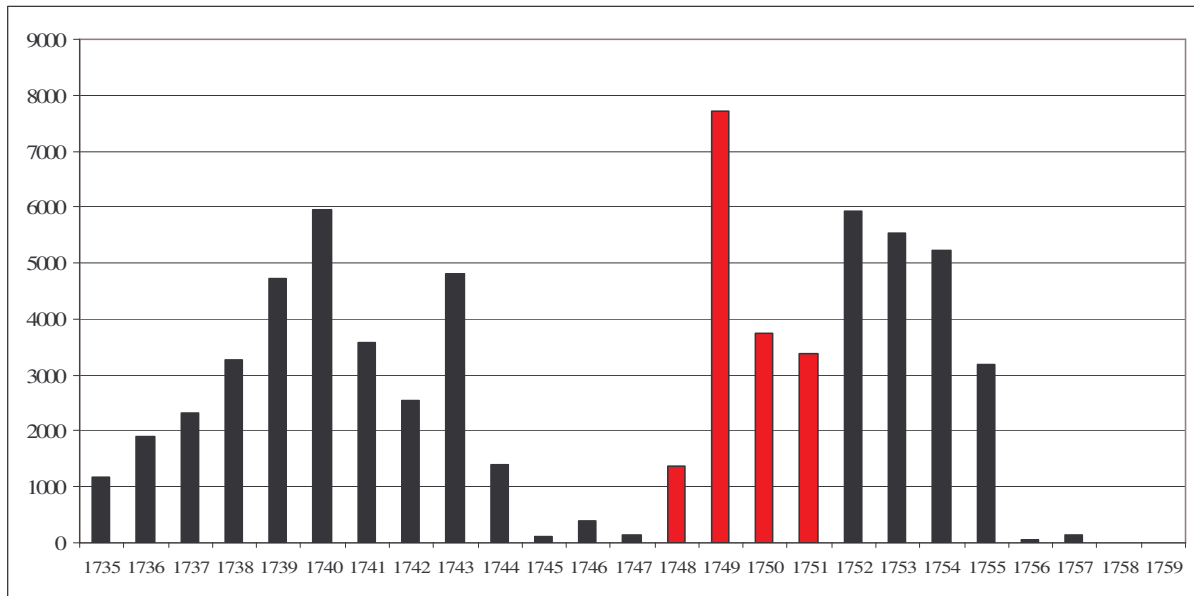
¹⁸ D'autres thèmes auraient pu être abordés comme les sites de traite le long du littoral africain fréquentés par les Nantais, les ports où les bâtiments vendent leurs cargaisons de captifs aux Antilles ou encore les équipages embarqués sur les vaisseaux négriers. Sur ce dernier aspect, nous renvoyons le lecteur aux articles de Guy SAUPIN, sur les capitaines négriers nantais, et de Murielle BOUYER, sur les gens de mer recrutés dans le port ligérien pour les expéditions de traite, tous les deux publiés dans le présent numéro des *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*.

¹⁹ AD 44, C 1234-1237 : rôles d'armements, années 1748 à 1751. Des différences, parfois sensibles, sont apparues entre les différents fonds dépouillés quant à la jauge des navires. Cet écueil a déjà été soulevé par de nombreux chercheurs dont Jean METTAS : « *Il faut se résoudre à l'imprécision. Le tout est de trouver des séries homogènes et prendre les chiffres du XVIII^e siècle pour ce qu'ils sont : des ordres de grandeur* ». METTAS J., « Pour une histoire de la traite des Noirs française : sources et problèmes », *Revue française d'histoire d'Outre-mer, La traite des Noirs par l'Atlantique, nouvelles approches*, t. LXII, 1976, n° 226-227, p. 30. Le choix a été fait de retenir le chiffre du tonnage donné dans les rôles d'armements du système des Classes. Celui-ci apparaît généralement comme le plus proche de la jauge annoncée au moment de la déclaration de propriété du navire qui est accompagnée d'un certificat d'un jaugeur juré.

²⁰ Au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine, la monarchie décide d'accorder une subvention de 40 livres par tonneau lors de l'armement d'un navire négrier. Ce système de primes a pour objectif de relancer les approvisionnements de Saint-Domingue en captifs. On assiste alors à une véritable course au tonnage dans les ports du royaume, les déclarations de jauge des bâtiments sont parfois même exagérées par les armateurs. En 1783, 35 navires négriers sont armés à Nantes pour une jauge totale de 7 077 tonneaux (tonnage moyen 202 tx) ; en 1785, 34 navires armés pour 10 058 tonneaux (tonnage moyen 296 tx) ; en 1786, 38 navires armés pour 12 859 tonneaux (tonnage moyen 338 tx). Voir CHOUTEAU C., *L'armement de traite nantais 1782-1788*, maîtrise d'histoire, WEBER J. (dir.), Université de Nantes, 1994, pp. 46-47.

²¹ En 1748, 13 armements pour 1 370 tonneaux ; en 1750, 23 armements pour 3 755 tonneaux ; en 1751, 17 armements pour 3 390 tonneaux. L'attribution d'une expédition à une année tient compte du moment du départ du bâtiment de la rivière de Loire et non de la date de l'enregistrement du rôle.

Répartition des tonnages des armements négriers nantais
entre 1735 et 1759²²



Si la seconde moitié de la décennie 1730 est marquée par une progression régulière des armements négriers nantais, les années 1740 se révèlent plus chaotiques. Le conflit provoqué par la Succession d’Autriche ne semble pas entraver les activités maritimes de la cité ligérienne avant l’entrée de la France en guerre ouverte. Contrairement à ce qui se produit en 1763 et 1783, l’année 1748 n’est pas marquée par un important redémarrage de l’activité négrière²³. La paix est, il est vrai, conclue plus tardivement (traité de Paris le 10 février 1763 et paix de Versailles le 3 septembre 1763 faisant suite à un armistice général proclamé le 4 février) ; la cessation des hostilités intervient le 11 mai 1748. Après le pic enregistré en 1749, les années 1750 et 1751 sont moins actives dans le domaine. Ce creux peut s’expliquer par la

²² Les données présentées sont issues de quatre mémoires : MILCENT C., *La traite négrière nantaise de 1731 à 1739*, maîtrise d’histoire soutenue sous la direction de SAUPIN G., Université de Nantes, 1999 ; JUDIC A.-L., *La traite négrière nantaise de 1740 à 1743*, maîtrise d’histoire, SAUPIN G. (dir.), Nantes, 1997 ; PERRAUD K., *L’armement maritime nantais en période de guerre : étude de la traite et de la course. Guerre de Succession d’Autriche (1744-1747), guerre de Sept Ans (1756-1762), guerre d’Indépendance américaine (1779-1781)*, maîtrise d’histoire, SAUPIN G. (dir.), Université de Nantes, 1999 ; POULARD K., *op. cit.*

²³ En 1763, 33 bâtiments négriers totalisant 3 450 tonneaux sont équipés dans le port ligérien ; ce tonnage est dépassé ensuite cinq fois au cours de la décennie (1764 à 1767 et 1769). Les valeurs sont néanmoins relativement homogènes, variant de 3 450 à 4 800 au maximum en 1765, les autres années ne vont guère au-delà des 4 000 tonneaux. Voir GODARD L., *Le renouveau de la traite négrière nantaise entre 1763 et 1766*, maîtrise d’histoire, WEBER J. et HERMANN C. (dir.), Université de Nantes, 1993, annexe 1 et FIOLEAU N., *Situation de la traite négrière nantaise au lendemain de la guerre de Sept Ans : étude des expéditions négrières nantaises de 1767 à 1771*, maîtrise d’histoire, WEBER J. et HERMANN C. (dir.), Université de Nantes, 1994, pp. 21-22. En 1783, 35 navires négriers sont équipés pour jauge totale de 7 077 tonneaux ; ce chiffre est ensuite franchi cinq fois pendant cette décennie.

durée de rotation des navires de traite et par l'engagement déjà élevé de la flotte nantaise dans cette activité, ainsi que par une certaine forme d'attente des armateurs pour connaître les premiers résultats des voyages avant de relancer leurs bâtiments. Les trois années suivantes (1752, 1753 et 1754) voient les tonnages des armements du port ligérien se maintenir au dessus des 5 000 tonneaux, ce qui correspond à un haut pallier : au cours des années 1735 à 1759, ce niveau n'est dépassé que cinq fois. Enfin, la guerre de Sept Ans (1756-1763) se traduit par un quasi-arrêt des armements négriers. La vigueur des raids anglais le long des côtes françaises paralyse les ports du Royaume. Les Anglais s'emparent de Saint-Louis et de Gorée au Sénégal en 1758 et occupent même la Guadeloupe à partir de mai 1759.

*Ventilation des expéditions négrières françaises entre 1748 et 1751*²⁴

Ports	Nb d'armements	Tonnage total ²⁵	% / tonnage total
Nantes	97	16 225	45,6
La Rochelle	31	6 057	17
Saint-Malo	22	3 967	11,2
Bordeaux	23	3 774	10,6
Lorient	5	2 459	6,9
Le Havre	9	1 142	3,2
Bayonne	4	885	2,5
Dunkerque	4	440	1,2
Vannes	3	400	1,1
Honfleur	1	250	0,7
Totaux	199	35 599	100

Le tableau témoigne de la très nette avance du port ligérien sur les autres centres d'armements négriers du Royaume pendant la période considérée : La Rochelle équipe trois fois moins de navires vers les côtes de l'Afrique que Nantes, tandis que Saint-Malo et Bordeaux en envoient plus de quatre fois moins. Il convient de noter malgré tout que le port aunisien arme des unités de plus gros tonnages que Nantes (195 tonneaux en moyenne contre

²⁴ Pour les autres ports que Nantes, voir METTAS J., *Répertoire...*, *op. cit.*, t. 2.

²⁵ Les tonnages de quelques navires ne sont pas indiqués dans le répertoire de Jean METTAS. La décision a été prise d'attribuer le tonnage moyen des autres navires équipés par le port concerné pendant la période considérée. S'agissant des embarcations pour lesquelles plusieurs tonnages sont mentionnés, une moyenne des différentes données a été faite.

167). Rappelons que la part des expéditions nantaises dans l'ensemble des armements négriers français du XVIII^e siècle est de 42,7 %²⁶. Si Nantes ne domine plus outrageusement le commerce négrier comme entre 1712 et 1721 (63,3 % des armements du Royaume), elle se situe encore à un très haut niveau pendant les années 1748 à 1751 (48,7 % des armements et 45,6 % du tonnage). Sur l'ensemble de la période de « l'entre-deux-guerres », la cité ligérienne expédie 53 % des bâtiments négriers français. La part de Nantes dans l'ensemble se réduit dans la deuxième moitié du siècle. Ce phénomène est davantage dû à la montée en puissance de la traite négrière dans d'autres ports comme Bordeaux, Le Havre ou Marseille qu'à un fléchissement de l'armement nantais. La cité ligérienne pèse un peu moins du tiers des expéditions de traite française de 1783 à 1792.

Sur les 97 navires armés entre 1748 et 1751, 73 font leur retour sur la rivière de Loire et 1 au Havre de Grâce (la *Catherine*, 200 tonneaux, partie en juillet 1749 et arrivée dans le port normand le 8 août 1751)²⁷. Parmi les bâtiments restants, 15 sont désarmés aux Antilles car ils sont jugés inaptes à traverser à nouveau l'Atlantique (ils sont soit condamnés par les officiers de l'Amirauté, soit revendus sur place), 3 ont péri en mer (le *Prince d'Orange*, 95 tonneaux, armé en août 1748, coule à Saint-Domingue à proximité des Cayes Saint-Louis ; le *Voyageur*, 300 tonneaux, armé en avril 1749, fait naufrage à son retour près de Saint-Nazaire ; le *Cerf*, 60 tonneaux, armé en août 1749, disparaît à la côte d'Afrique à la suite d'une révolte), 1 est confisqué le long du littoral africain par un vaisseau de la Compagnie des Indes (le *Nouveau Croissant*, 90 tonneaux, armé en août 1750), enfin le sort de 4 navires est incertain (2 d'entre eux pourraient avoir disparu en Afrique – la *Diligente*, 55 tonneaux, et la *Marie Louise*, 50 tonneaux, armées toutes les deux en octobre 1751 – et un autre lors de la traversée entre la Martinique et la France – la *Pélagie*, 160 tonneaux, armée en mars 1749 – le sort de la *Petite Marguerite*, 25 tonneaux, armée en mars 1748, est des plus mystérieux)²⁸. Au total, ce

²⁶ DEVEAU J.-M., *op. cit.* En se fondant sur le corpus des 3 343 expéditions fichées par Jean METTAS entre 1707 et 1793, l'historien en attribue 1 427 à Nantes soit 42,68 %, 427 à La Rochelle soit 12,65 %, 399 au Havre soit 11,93 % et 393 à Bordeaux soit 11,75 %. CABANTOUS A., LESPAGNOL A., PÉRON F. (dir.), *Les Français, la terre et la mer XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 233. Dans un chapitre intitulé « La mer comme vecteur des échanges », Jacques BOTTIN, Gilbert BUTI et André LESPAGNOL mentionnent des chiffres très légèrement différents des expéditions négrières françaises pour l'ensemble du XVIII^e siècle. Voici les données présentées à partir d'un corpus de 3 361 armements : Nantes 1 447 soit 43,1 %, La Rochelle 427 soit 12,7 %, Bordeaux 411 soit 12,2 %, Le Havre 399 soit 11,9 %, Saint-Malo 216 soit 6,4 %, Lorient 156 soit 4,6 %, Honfleur 125 soit 3,7 %, Marseille 83 soit 2,5 %.

²⁷ Pour les sources, voir AD 44, B 4590-4592 : rapports des capitaines au long cours, années 1745 à 1757 ; B 5004 : journaux de bord, années 1706 à 1753 ; C 1332-1343 : rôles de désarmements, années 1748 à 1754.

²⁸ Il est délicat de confronter les données des naufrages enregistrés sur une aussi courte séquence avec celles de l'ensemble du siècle, dans la mesure où la comparaison s'effectue à partir d'un échantillon de quelques unités seulement. Pour mémoire, on relève 108 naufrages sur les 7 000 navires quittant Nantes à destination des îles de

sont 92 des 97 unités équipées qui ont pu mener à bien leurs opérations de traite des captifs en Afrique.

Dès lors se pose la question de l'ampleur de la déportation de Noirs, effectuée par les navires du port ligérien pendant le laps de temps étudié. Il faut préciser d'emblée la difficulté pour l'historien pour arriver à de telles estimations. En effet, toutes les expéditions ne sont pas complètement renseignées et, pour plusieurs d'entre elles, les indications issues de deux sources différentes ne se recoupent pas de manière satisfaisante. C'est dire si les chiffres que l'on peut extraire des archives ne sont que des ordres de grandeur et en aucun cas des vérités absolues. En tout état de cause, la saignée subie par le continent africain, c'est-à-dire le nombre de Noirs qui ont été capturés à l'intérieur du continent pour être ensuite acheminés vers les littoraux dans le but d'être vendus aux négriers européens, ne peut être qu'approchée par les sources européennes²⁹.

Deux documents nous renseignent sur le nombre de captifs introduits aux Antilles par les négriers nantais : les rapports des capitaines au long cours et un « *état des navires partis de Nantes pour la Guinée et dont les certificats d'introduction des noirs à l'Amérique ont été remis* »³⁰. Des divergences, parfois très importantes, apparaissent à la lecture de ces deux sources pour une même expédition. Pour les 55 voyages pour lesquels nous disposons d'une double information, seules 17 déclarations donnent un résultat identique et 16 autres des différences comprises entre un et six Noirs. Les écarts peuvent à l'inverse être très accentués : la *Marie Anne*, 90 tonneaux, armée à l'automne 1748, aurait introduit 178 Noirs à Saint-Domingue d'après le rapport de son capitaine François GRACIET et 392 selon le certificat déposé ; le *Maréchal de Saxe*, 280 tonneaux, parti de la rivière de Loire en octobre 1750, a mis en vente à la Martinique entre 374 et 576 captifs ; dans le cas du *Saint-Charles*, 350 tonneaux, équipé en juillet 1749, le différentiel est de 99 Noirs (302 pour le capitaine en second et commandant en retour Thomas ROGÉ et 203 sur le certificat d'introduction). Notons toutefois que les écarts entre les deux sources documentaires tendent à se réduire à partir de 1750.

l'Amérique entre 1700 et 1792 (voyages en droiture et négriers confondus), soit un taux de naufrage de 1,5 %. Ce pourcentage augmente sensiblement en considérant uniquement les bâtiments négriers : il est de 5,5 %. Voir DUCOIN J., *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIII^e siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, 2 tomes, Paris, Librairie de l'Inde, 1993.

²⁹ À ce propos, nous renvoyons le lecteur à DAGET S., *La traite des Noirs*, Rennes, éditions Ouest-France Université, 1990, pp. 167-173 ; PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, éditions Gallimard, 2004, pp. 191-200.

³⁰ AD 44, C 740 : états généraux des navires expédiés du port de Nantes pour la Guinée de 1748 à 1775.

Les rapports des capitaines précisent le nombre de Noirs vendus aux Antilles dans 78 cas. En additionnant ces différentes données, on aboutit au chiffre de 21 571 captifs introduits par les navires de Nantes entre 1748 et 1751. Si l'on considère que la moyenne d'une expédition est de 276,6 Noirs déportés, il est possible d'évaluer le nombre des captifs des 92 armements nantais ayant réalisé leur traite à un peu plus de 25 400. De leur côté, les certificats d'introduction nous renseignent sur 55 cas couverts également par les rapports des capitaines et sur 7 armements non renseignés par les rapports. En retenant les données de ces 62 voyages, on aboutit à un nombre de 17 804 Noirs, soit une moyenne de 287,2 captifs par navire. Rapporté au chiffre de 92 expéditions, cela représente environ 26 400 personnes. La confrontation des deux évaluations obtenues permet de conclure qu'entre 1748 et 1751, les navires de Nantes ont introduit entre 6 350 et 6 600 Noirs chaque année. À titre de comparaison, au cours des années 1740 à 1743, ce chiffre est peut-être de 7 100³¹ et probablement légèrement supérieur à 7 500 entre 1752 et 1755³². La période étudiée (1748-1751) s'inscrit donc comme un moment de reprise de l'activité négrière, déjà arrivée montée à un pallier important avant l'entrée de la France dans la guerre de Succession d'Autriche. L'ampleur des introductions de Noirs d'avant guerre n'est pas immédiatement retrouvée. Il faut attendre les années 1752-1755 pour voir ce niveau atteint de nouveau et même dépassé avec 7 500 captifs mis en vente par les unités de Nantes chaque année.

Le calcul du taux de mortalité de la « cargaison » humaine pendant le « Noir passage », c'est-à-dire le trajet entre l'Afrique et l'Amérique, apparaît intimement lié à l'évaluation des captifs introduits aux îles de l'Amérique. Il est ainsi possible d'approcher le chiffre des personnes arrachées à l'Afrique et de quantifier l'ampleur de la déportation. Seuls les rapports des capitaines au long cours contiennent l'indication du nombre de captifs traités le long des côtes africaines et le chiffre de ceux qui sont morts « *tant pendant sa traite, sa traversée et vente* », selon la formule des greffiers de l'Amirauté. À partir d'un corpus de 78 déclarations, parfois approximatives, la mortalité des Noirs entre la traite et la vente est de

³¹ JUDIC A.-L., *op. cit.*, pp. 180-181. Cette étude contient des renseignements sur 87 armements négriers sur les 119 entrepris à Nantes durant les années 1740 à 1743 et aboutit à une donnée d'introduction de 23 904 captifs dans les colonies. Il nous semble cependant nécessaire de réévaluer ce chiffre. En effet, Anne-Laure JUDIC n'a raisonné qu'à partir des voyages bien renseignés sans proposer une estimation, même approximative, pour les navires qui ont touché les îles de l'Amérique mais pour lesquels la documentation est malheureusement lacunaire. En reprenant le répertoire qu'elle a réalisé, il est possible d'évaluer le nombre de bâtiments ayant eu l'occasion de vendre des Noirs dans les colonies françaises à 103. En considérant que ces 16 navires supplémentaires ont mis en vente, en moyenne, autant de Noirs que les 87 autres, on arrive à 28 400 personnes.

³² POULARD K., *op. cit.*, pp. 17-19 : selon l'auteur, 113 navires sur les 125 armés à Nantes pendant ces quatre années sont en mesure de vendre des Noirs aux colonies françaises. Ces bâtiments totalisent le chiffre de 30 059 captifs, soit un nombre moyen de 266 personnes par expédition.

17,7 % de 1748 à 1751. Ce taux moyen masque évidemment de profondes disparités : certaines expéditions se soldent par des mortalités quasiment nulles des captifs (la *Jeune Marguerite* du port de 130 tonneaux, partie de Nantes en septembre 1748, perd 7 personnes sur les 503 traités soit 1,4 % ; le *Hors d'œuvre* jaugeant 200 tonneaux, armé en août 1750, concède 3 morts sur 471 captifs soit 0,6 %) tandis que d'autres s'achèvent par de véritables catastrophes sanitaires (la *Louise Marguerite* 300 tonneaux, partie en novembre 1749, introduit 57 Noirs à la Martinique sur 340 traités soit une mortalité effroyable de 83,2 % ; l'*Achille* 250 tonneaux, armé en avril 1751, voit disparaître 291 captifs sur 515 soit 56,5 %).

Le taux moyen de 17,7 % pour les années 1748-1751 apparaît relativement proche, bien que légèrement supérieur, de ceux des périodes précédentes : 17,1 % entre 1731 et 1739, 16,2 % de 1740 à 1743³³. La concentration des armements négriers en 1749 peut expliquer en partie un taux plus élevé, dans la mesure où la forte demande dans les comptoirs africains aurait pu contribuer à des opérations de traite moins regardantes sur la « qualité » des Noirs. Pour la séquence suivante (1752-1755), la perte de la population servile est de 18 %³⁴. Ce chiffre tient compte des bâtiments équipés en 1755, pris par les corsaires anglais, et qui n'ont par conséquent pas réussi à livrer leurs captifs dans les colonies françaises. D'une manière globale, sur l'ensemble du XVIII^e siècle (1707-1783), le taux de mortalité des captifs oscille entre 12,9 et de 13,3 % pour les expéditions nantaises³⁵. Serge DAGET retient pour sa part le chiffre de 13,6 % pendant les années 1708-1793³⁶. Cette moyenne cache une évolution entre le début du XVIII^e siècle, caractérisé par une très forte mortalité (peut-être 34,7 % entre 1706 et 1712, témoignant du manque de maîtrise du trafic négrier par les Nantais³⁷), et la fin du siècle, où celle-ci se trouve circonscrite entre 3,9 et 9,5 %³⁸. Il semble d'ailleurs qu'il faille attendre la dernière décennie avant les guerres révolutionnaires pour constater une diminution

³³ SAUPIN G., « La violence sur les navires négriers nantais dans la phase de décollage de la traite nantaise (1697-1743) », AUGERON M. et TRANCHANT M. (dir.), *La Violence et la Mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècle)*, Actes du colloque de La Rochelle (14-16 novembre 2002), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 211.

³⁴ POULARD K., *op. cit.*, p. 19.

³⁵ En se fondant sur le répertoire de Jean METTAS, Pascal CORMERAIS aboutit au chiffre de 39 671 Noirs décédés entre 1707 et 1783 sur les 305 671 traités, soit 12,99 %. La fourchette annoncée tient compte des résultats différents quant au nombre de Noirs traités et décédés pour cette période. Par ailleurs, l'auteur isole les années 1783-1793 en raison de la faible documentation mobilisable pour cette période (95 expéditions renseignées sur 336). Voir CORMERAIS P., *op. cit.*, pp. 98-104.

³⁶ DAGET S., *La traite des Noirs*, *op. cit.*, p. 163. À titre de comparaison, la moyenne de la mortalité des captifs pour l'ensemble de la traite atlantique entre 1563 et 1866 se situerait à 14,9 %. Voir ELTIS D., BEHRENT S. D., RICHARDSON D. et KLEIN H. S., *The Trans-Atlantic Slave Trade*, Cambridge, 1998.

³⁷ SAUPIN G., art. cité, p. 211.

³⁸ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Nantes au temps...*, *op. cit.*, p. 80.

significative de la mortalité de la population servile, à tel point que certains historiens questionnent la sincérité des déclarations conservées³⁹.

S'agissant des facteurs explicatifs de la mortalité de la population servile, le critère de l'entassement des Noirs, largement mis en avant par les contemporains, notamment les capitaines des navires, ne résiste pas complètement à une analyse détaillée des expéditions négrières. En effet, certains navires d'un tonnage modeste transportent un nombre de captifs très élevé sans subir trop de dommages : la *Sainte Barbe* du port de 60 tonneaux, armée en janvier 1749, charge 220 Noirs, soit un taux d'entassement de 3,7 captifs par tonneau (sur l'ensemble du XVIII^e siècle, le taux moyen est de 1,5 à 2 captifs par tonneau de jauge⁴⁰), et subit une perte de 10 personnes, c'est-à-dire 4,5 %, très en deçà du chiffre moyen enregistré pour la période étudiée ; la *Placelière* jaugeant 100 tonneaux, équipée en mars 1750, emporte 349 captifs (taux d'entassement de 3,5 Noirs par tonneau de jauge) et en perd 24, soit 6,9 %. Il serait cependant imprudent de rejeter en bloc le critère du taux d'entassement, tant il apparaît évident que les conditions épouvantables de la traversée entre l'Afrique et les îles entraînent une surmortalité des captifs. La promiscuité ajoutée au manque d'hygiène et aux carences alimentaires peut se révéler catastrophique si les opérations de traite et la traversée de l'Atlantique s'éternisent. Tous les facteurs sont réunis pour le déclenchement d'une épidémie, la population servile subit alors de véritables hécatombes. Dans le cas de l'*Achille* 250 tonneaux, armé en avril 1751, le départ de Louangue (côte d'Angole) s'effectue le 24 janvier 1752 pour rallier les Cayes Saint-Louis sur la côte sud de Saint-Domingue. Le navire relâche à la Martinique le 26 mars « pour y faire des vivres » ; le capitaine reçoit l'ordre de se rendre au Cap Français au nord de Saint-Domingue. Contrarié par le mauvais temps et « vu la mortalité des nègres », il fait le choix d'aller à Saint-Louis où l'embarcation arrive le 10 avril. Une visite du bâtiment donne la mesure des pertes des captifs : durant son séjour à la côte de l'Afrique et pendant la traversée, sont morts 145 hommes, 66 femmes, 67 « négrillons » et 13 « négrittes », soit 281 « têtes », « en sorte qu'il restait à bord 234 têtes ». Le rapport précise en outre que « le mauvais état des nègres restant empêche la vente du total ». Si le document

³⁹ DAGET S., *La traite des Noirs*, op. cit., p. 166. Pour l'auteur, « il existe de fortes probabilités pour qu'un camouflage délibéré de cette mortalité, afin de ne pas sustenter l'acrimonie humanitariste, rende absolument caduque les dernières séries de chiffres disponibles et, par conséquent, que la chute considérable présentée dans la dernière période soit fallacieuse ». Sans aller aussi loin, il nous paraît important de rappeler que les registres de rapports des capitaines au long cours effectués devant les officiers de l'Amirauté de Nantes ne sont pas conservés après 1778. Cette source est d'un apport majeur pour approcher le taux de mortalité des captifs.

⁴⁰ CORMERAIS P., op. cit., p. 92. Notons que le taux d'entassement tend à décroître avec l'augmentation du tonnage des bâtiments négriers.

n'en dit pas davantage sur les raisons d'une telle mortalité, le manque de vivres et une probable épidémie sont sans doute à privilégier.

Notre brève étude des armements à la traite négrière permet de souligner avec force le caractère profondément aléatoire de ce trafic, certains historiens n'hésitent d'ailleurs pas à le qualifier de « loterie ». À l'initiative de ces expéditions, on retrouve des entrepreneurs de la traite, armateurs, mais également intéressés dans des parts de navires.

Les entrepreneurs de la traite négrière nantaise au milieu du siècle

« *L'Encyclopédie Méthodique Marine* » définit l'armateur de la manière suivante : « *C'est le titre du négociant qui fait des armements de vaisseaux pour le commerce et la guerre [...]. Armer un vaisseau c'est à dire le gréer, l'équiper, le pourvoir de monde, d'armes, de munitions de guerre, de bouche et généralement de tout ce qui est nécessaire pour le mettre en mer* »⁴¹. L'armateur est désigné par les propriétaires de vaisseaux, ordinairement parmi eux, pour prendre la responsabilité de l'armement.

En effet, un navire dispose généralement de plusieurs propriétaires ou portionnaires. Ce fonctionnement a pour finalité de limiter les risques pour les investisseurs et de permettre un regroupement de capital dans le but de mettre en place des expéditions plus ambitieuses. Les déclarations de propriétés de vaisseaux, effectuées devant les officiers du siège de l'Amirauté de Nantes, sont enregistrées à partir de la décennie 1690, mais le premier registre conservé ne débute qu'au mois de mai 1693⁴². À l'occasion d'une présentation de ces documents qu'il a exploités pour le premier tiers du XVIII^e siècle, Laurent ROBLIN insiste sur les limites de cette source : « *Les négociants nantais ne déclarent qu'exceptionnellement les éventuels changements qui peuvent intervenir dans les sociétés d'armement. En général, ils font aussi enregistrer relativement tôt leurs certificats de propriétés, et donnent en conséquence une liste incomplète des intéressés. Les registres de propriétés fournissent une image simplifiée de la réalité quand elle n'est pas falsifiée : les prête-noms existent, ici comme ailleurs, et les "impondérables" sont nombreux (financement étranger...).* Mais il faut

⁴¹ *Encyclopédie Méthodique. Marine*, Nice, Oméga, 3 volumes et 1 de planches, 1986-1987. Reproduction en fac-similé de l'édition de Paris, PANCKOUCKE, libraire, hôtel de Thou, rue des Poitevins, rédigée de 1783 à 1787.

⁴² AD 44, B 4477 : registre de propriétés de vaisseaux, années 1693 à 1701.

insister sur un point beaucoup plus déterminant. De par leur nature même, les actes de propriétés ne tiennent pas compte de la pratique de la “sous-participation” »⁴³. Ce système consiste pour un portionnaire à céder une partie de son intérêt à d'autres personnes. Ces dernières, bien que « sous-proprétaires », ne disposent pas des mêmes prérogatives que les portionnaires, en particulier pour décider des expéditions à mettre en place.

Durant les années 1748-1751, les 97 armements négriers recensés ont été mis en œuvre par 35 individus ou maisons d'armements différentes⁴⁴. Pas moins de 21 de ces 35 armateurs n'ont tenté qu'une seule fois l'expérience négrière au cours de la période, et 5 se sont arrêtés à deux opérations de ce genre. Une petite dizaine d'armateurs représentent donc une part très importante du trafic négrier de Nantes : 66 expéditions pour près de 80 % du tonnage total des bâtiments envoyés entre 1748 et 1751. Cette forte concentration se poursuit logiquement jusqu'au début de la guerre de Sept Ans, même si une légère atténuation peut être mise en évidence⁴⁵. La situation tranche avec celle de la période d'avant guerre : entre 1740 et 1743, les six principaux armateurs sont à l'origine de (seulement) 35 voyages sur 119, ce qui représente à peine un tiers du tonnage total⁴⁶. Une telle spécificité de la séquence étudiée exige des explications approfondies.

Le tableau suivant regroupe les principaux entrepreneurs négriers de la place nantaise. Seuls les personnages ayant équipé un nombre de navires d'un port total au moins égal à 400 tonneaux y sont présents.

⁴³ ROBLIN L., *Le « commerce de la mer »*. Nantes : 1680-1730, thèse de troisième cycle, MEYER J. (dir.), Université de Paris IV, 1987, t. 1, p. 206.

⁴⁴ La moyenne de 2,8 expéditions négrières par maison d'armement entre 1748 et 1751 est similaire à celle des années 1752-1755, au cours desquelles 44 maisons organisent 125 armements. Voir POULARD K., *op. cit.*, p. 55. En revanche, la situation juste avant l'engagement de la France dans le conflit lié à la Succession d'Autriche est caractérisée par un nombre supérieur de participants : 68 armateurs différents pour 119 voyages recensés de 1740 à 1743, soit une moyenne de 1,8. Voir JUDIC A.-L., *op. cit.*, p. 19. Au lendemain de la guerre de Sept Ans, on retrouve un niveau comparable à celui du début de la décennie 1740 : 62 maisons pour 118 expéditions, soit une moyenne de 1,9. Voir GODARD L., *op. cit.*

⁴⁵ POULARD K., *op. cit.*, p. 58. L'auteur indique que 21 armateurs sur 44 n'ont effectué qu'un seul armement négrier et 6 en ont fait deux. 17 maisons se partagent par conséquent 92 armements.

⁴⁶ JUDIC A.-L., *op. cit.*, p. 21.

Principaux armateurs négriers nantais entre 1748 et 1751

Noms des armateurs	Nombre d'expéditions	Tonnage total des navires armés	Pourcentage du tonnage total
Antoine WAILSH et la Compagnie d'Angola	21	4 550	28,1
Société GROU et MICHEL	18	3395	20,9
Guillaume GROU	6	1 240	7,6
BOUTEILLER Père et Fils	6	765	4,7
Antoine LE ROY et Fils	6	550	3,4
Charles TROCHON	2	500	3,1
René BERTRAND de LA CLAUERIE	2	460	2,8
Joseph FOURCADE	3	410	2,5
STRUYCKMAN Frères	2	400	2,5
Joseph PLUMART DES RIEUX	3	400	2,5
Autres armateurs	28	3 555	21,9
Totaux	97	16 225	100

Au sommet de la « corporation » négrière du port ligérien au cours des années étudiées, on retrouve deux Compagnies de commerce : la société d'Angola dirigée par le négociant Antoine-Vincent WAILSH (1703-1782) et la société conduite par GROU et MICHEL. Cette entité regroupe Jean-Baptiste GROU (1708-1756), Gabriel MICHEL (1702-

1765) et son frère cadet François-Augustin (1713-1778)⁴⁷. Les deux sociétés représentent à elles seules près de la moitié du tonnage des négriers armés entre 1748 et 1751, ce qui est considérable et explique en bonne partie la très forte concentration des armements négriers à Nantes durant la période considérée. Elles ont toutes les deux la particularité d'être des sociétés fondées en commandite. Il s'agit d'ailleurs des deux premiers exemples de sociétés par actions liées au commerce négrier en France, mises en place dans un contexte de reprise des relations commerciales entre la métropole et ses colonies antillaises, quasiment interrompues durant la guerre. Dans le secteur de la traite, les négociants parient sur une forte demande des planteurs en captifs après des années de très médiocres arrivées. Herbert LÜTHY nuance cependant le caractère novateur de telles entreprises, considérant que la société d'Angola, « *malgré sa forme plus moderne, est [...] plus proche des anciennes compagnies colbertistes que des sociétés de commerce "capitalistes" de l'époque suivante, aussi bien par sa composition dominée par la finance d'office que par sa conception commerciale* »⁴⁸. Il s'agit bien dans les deux cas de tirer profit du régime des privilèges exclusifs.

Créée à Paris le 7 septembre 1748 pour une durée de cinq ans, la société d'Angola, dont le but est de pratiquer la traite des Noirs le long de la côte éponyme, est dotée d'un capital de 1 600 000 livres (dans les faits 2 millions de livres tournois sont réunies). Elle est placée sous la direction de son fondateur : Antoine-Vincent WAILSH. Issu d'une famille irlandaise installée à Saint-Malo à la fin du XVII^e siècle, il s'implante à Nantes à la fin de la décennie 1720⁴⁹. Dans son commentaire de l'acte de fondation de cette société, GASTON-MARTIN remarque « *qu'aucun armateur nantais connu n'y prendra de parts* », signe selon lui d'une certaine inquiétude, pour ne pas dire méfiance, du milieu négociant de la cité

⁴⁷ MEYER J., « La famille des GROU », *Bulletin de la Société Archéologique de Nantes et de la Loire-Atlantique*, t. 99, 1960, pp. 117-131 et t. 100, 1961, pp. 58-65 ; BULTEAU S., *Étude économique et sociale d'une famille de négociants-armateurs nantais : les GROU (1698-1774)*, maîtrise d'histoire, SAUPIN G. (dir.), Université de Nantes, 2000, particulièrement pp. 47-51. Jean-Baptiste II (1708-1756) est le fils cadet de Jean-Baptiste I GROU (1659-1740). Son père est venu de Paris à Nantes vers les années 1680-1690 ; il y épouse le 8 mai 1694 Marie-Marthe LUCAS. Pour la famille associée à Jean-Baptiste GROU, voir TATTEVIN M.-C., *Les MICHEL : une famille de grands notables nantais au XVIII^e siècle*, maîtrise d'histoire, DURAND Y. (dir.), Université de Nantes, 1976. Contrairement aux GROU, les MICHEL vivent à Nantes depuis de nombreuses générations. Présents dans le port ligérien dès la deuxième moitié du XVI^e siècle, on les retrouve alors comme marchands de draps de soie.

⁴⁸ LÜTHY H., *La Banque Protestante en France, de la Révocation de l'Édit de Nantes à la Révolution*, t. 2 : *De la banque aux finances (1730-1794)*, Paris, SEVPEN, 1961, p. 171.

⁴⁹ SURET-CANALE J., « De la traite négrière à l'aristocratie foncière : les WALCH-SERRANT », DAGET S. (éd.), *De la traite à l'esclavage...*, *op. cit.*, t. 1, pp. 361-375. Par ailleurs, une thèse est en cours sur la famille WAILSH sous la direction de Jean-Pierre POUSSOU. Pour une première approche : OMINE M., « Le commerce international de Nantes au XVIII^e siècle : l'exemple des WALSH », *Mémoire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, Actes du congrès de Lamballe, t. 81, 2003, pp. 252-282.

ligérienne devant cette initiative⁵⁰. Ainsi, la liste des 26 actionnaires ne comprend que deux Nantais : Antoine WAILSH pour 250 000 livres et DUCHATEL pour 175 000 livres. En revanche, les milieux de la haute finance parisienne et de l'administration supérieure de la Compagnie des Indes sont particulièrement bien représentés : le financier PÂRIS DE MONTMARTEL investit 375 000 livres, les banquiers TOURTON et BAUR souscrivent également pour 375 000 livres, et MICHAU DE MONTARAN, commissaire du roi auprès de la Compagnie et ancien trésorier des États de Bretagne, met 50 000 livres dans l'affaire⁵¹. Il est possible dans ces conditions d'interpréter le faible investissement nantais dans cette société, non pas comme un signe de méfiance des négociants de la place, mais plutôt comme le résultat d'un montage financier qui les dépasse, même s'il est indéniable qu'Antoine WAILSH ne jouit pas d'une excellente réputation au sein du milieu marchand du port ligérien.

Peu de temps après, au début du mois de novembre 1748, au domicile parisien de Gabriel MICHEL, une autre société est mise en place avec également comme objet la traite négrière : la Compagnie de Guinée. Elle dispose d'un capital supérieur à la société d'Angola : 2 400 000 livres. L'apport de la société GROU et MICHEL⁵² est de 300 000 livres et Gabriel MICHEL, nouveau directeur de la Compagnie des Indes, met 100 000 livres de plus en son nom personnel. Les financiers parisiens sont aussi très présents dans l'opération : ainsi, le fermier général DUPLEIX DE BACQUENCOURT apporte la somme de 560 000 livres. Pour Herbert LÜTHY, ce personnage, frère du gouverneur des établissements français aux Indes et proche allié de famille de l'ancien directeur de la Compagnie des Indes DUVAL D'EPREMESNIL, « patronne » véritablement l'opération, tandis que la société d'Angola est « commanditée » par le banquier du trésor royal PÂRIS DE MONTMARTEL⁵³. Il semble donc que les initiatives émanent dans les deux cas du milieu parisien et que la seconde société ait été montée en réaction à la création de la première. Selon Philippe HAUDRÈRE, la société de Guinée constitue l'exemple le plus frappant du détournement d'une partie du monopole commercial de la Compagnie au profit de son directeur⁵⁴. Il s'agit en effet pour la Compagnie

⁵⁰ GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, pp. 240-257.

⁵¹ HAUDRÈRE P., *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2005, t. 1, pp. 145-146.

⁵² Jean-Baptiste GROU, Gabriel et François-Augustin MICHEL ont fondé une société en commandite par un acte sous seing privé conclu à Nantes le 9 juillet 1748 et dix jours plus tard à Hambourg. Cette société est enregistrée en octobre 1749 au greffe du consulat de Nantes. Voir AD 44, B 5563-5564. Cité par BULTEAU S., *op. cit.*, pp. 48 et 213-222.

⁵³ LÜTHY H., *La Banque Protestante...*, *op. cit.*, t. 2, pp. 304-305.

⁵⁴ HAUDRÈRE P., *La Compagnie française...*, *op. cit.*, p. 145.

de Guinée de prendre en charge l'exploitation du monopole de la traite négrière le long de la côte du Sénégal, déficitaire pour la Compagnie des Indes depuis au moins 1736. Pour ses activités liées à l'armement négrier, la Compagnie de Guinée commandite la maison GROU et MICHEL de Nantes.

Dans leur ambition, Gabriel MICHEL et consorts se heurtent à la société d'Angola, elle aussi intéressée par le Sénégal et animée par des membres de la haute administration de la Compagnie des Indes. Herbert LÜTHY émet l'hypothèse selon laquelle ce face à face implique du côté de la société d'Angola des intérêts auparavant groupés dans la Compagnie de Guinée et de l'*Asiento* qui avait disparu avec l'empire commercial du financier Antoine CROZAT, et du côté de la Compagnie de Guinée les anciens de la Compagnie du Sénégal qui, par la fusion avec la Compagnie de LAW et l'entrée de ses directeurs dans celle-ci, s'étaient perpétués en elle⁵⁵. Pour éviter l'affrontement, les deux Compagnies décident de se partager à parts égales le droit exclusif de ventes des Noirs traités au Sénégal. L'accord intervient en septembre 1750 au moment de l'adjudication de ce droit⁵⁶.

Les capitaux réunis par ces deux sociétés leur permettent des investissements considérables. Sur les 15 bâtiments négriers déclarés devant les officiers de l'Amirauté de Nantes entre 1748 et 1751 par la société GROU et MICHEL (dont 9 pour la seule année 1749), 12 sont des constructions neuves et trois seulement des navires d'occasion⁵⁷. Les trois comparses indiquent détenir à chaque fois la totalité des parts des embarcations. L'inclination à envoyer des navires neufs ne correspond pas à l'habitude des armateurs négriers, en raison

⁵⁵ LÜTHY H., *La Banque Protestante...*, *op. cit.*, t. 2, p. 171. En France, après plusieurs tentatives vaines, deux Compagnies des Indes sont créées sous l'impulsion de Jean-Baptiste COLBERT en 1664 : l'une vouée aux Indes orientales et l'autre aux Indes occidentales. L'existence de cette dernière est éphémère puisqu'elle est mise en liquidation à partir de 1674. Elle disposait en particulier du monopole de l'introduction des esclaves noirs dans les colonies françaises. C'est la Compagnie du Sénégal (1673-1681) puis du Sénégal et de la côte de Guinée (1681-1696) qui récupère ce monopole. Après une faillite, une nouvelle Compagnie du Sénégal est mise en place en 1709 avec les mêmes privilèges que l'ancienne. Elle se fond ensuite en 1719 dans la Compagnie des Indes de LAW, qui récupère ainsi le monopole. Antoine CROZAT, associé pour sa part à un groupe de négociants de Saint-Malo, récupère à la fin de l'année 1714 le monopole du commerce français avec l'Océan Indien, cédé par une Compagnie des Indes orientales moribonde. Ce groupe est pourtant écarté en 1719, au moment de la fondation de la Compagnie dite de LAW. La Compagnie des Indes, pièce maîtresse du système du banquier écossais, échappe finalement à son naufrage.

⁵⁶ Dans son article consacré à la Compagnie française des Indes, publié dans le présent numéro des *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, Philippe HAUDRÈRE développe plus longuement cet épisode.

⁵⁷ AD 44, B 4499 : registre de propriétés de vaisseaux, années 1747 à 1751. Ces valeurs prennent toute leur importance en considérant le coût d'un navire neuf. L'*Alemène*, jaugeant 250 tonneaux, est déclarée par Nicolas JOGUES, en qualité de commissionnaire d'Antoine WAILSH, en mars 1750, devant les officiers de l'Amirauté. Il indique que le bâtiment vient de sortir des chantiers de Nicolas BOURMAUD de Nantes et que son coût est de 30 000 livres. Parmi les 12 navires neufs déclarés par GROU et MICHEL, 7 sont d'un port compris entre 220 et 280 tonneaux, ce qui pourrait correspondre à un montant d'achat supérieur à 200 000 livres tournois.

des risques supérieurs de ces expéditions en comparaison d'un voyage en droiture, et de l'usure prématurée que provoque le séjour africain sur les coques des vaisseaux. Ainsi, les négociants préfèrent généralement envoyer un bâtiment ancien, voire parfois vétuste, quitte à le laisser aux Antilles après la traversée Afrique-Amérique.

Les 8 armements à destination des côtes de l'Afrique effectués en 1749 sous la raison sociale GROU et MICHEL totalisent 1 235 tonneaux. S'il est toujours difficile de chiffrer précisément le coût de tous les armements, quelques cas bien renseignés peuvent être mis à profit pour des estimations globales⁵⁸. Ces 8 expéditions auraient pu nécessiter un investissement compris entre 750 000 et 1 100 000 livres. Ces chiffres apparaissent d'autant plus importants que les départs sont concentrés sur une période relativement brève. En quatre ans, les armements négriers de la société GROU et MICHEL auraient peut-être englouti de 2 à 3 millions de livres tournois. Notons que Gabriel MICHEL est par ailleurs l'armateur et le propriétaire pour moitié du *Fort Dauphin*, 250 tonneaux, armé à l'été 1749 pour une expédition de traite négrière et dont il a fait l'acquisition en août 1745⁵⁹.

De son côté, la société d'Angola pratique une politique d'achat de navires mixtes. Sur les 10 unités déclarées comme appartenant à cette Compagnie et qui pratiquent la traite négrière (sur les 13 initialement prévus dans l'acte de fondation), 5 sont des navires neufs et les cinq autres des bâtiments d'occasion⁶⁰. Il convient de signaler qu'Antoine WAILSH possède à titre personnel des parts dans d'autres négriers : un tiers du *Prince d'Orange* du

⁵⁸ Jean MEYER fournit quelques illustrations de « mise hors » de négriers. Rappelons que la « mise hors » comporte quatre grands éléments : armement, avances à l'équipage, vivres et cargaison. En 1764 par exemple, le navire les *Deux Nottons* du port de 175 tonneaux est équipé en direction des côtes de l'Afrique ; la « mise hors » est de 160 000 livres. L'historien montre qu'entre 1763 et 1777 le coût de revient par tonneau d'un bâtiment partant pour une traversée en droiture est de 161 livres tournois contre 977 pour un négrier. Voir MEYER J., *L'armement nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969, pp. 158-165 et 299-300. Laurent ROBLIN donne deux exemples précis : l'armement du *Fidel* du port de 150 tonneaux en 1718 aurait coûté 64 500 livres (navire et cargaison), celui de la *Sainte Trinité*, 80 tonneaux, en 1729 44 013 livres (navire, armement, avitaillement et cargaison). Voir ROBLIN L., *Le « commerce de la mer »...*, op. cit., t. 1, p. 183. Serge DAGET aboutit pour sa part à un coût moyen par tonneau oscillant de 400 à 600 livres tournois qu'il présente comme un ordre de grandeur « réduction aux moyennes des moyennes ». Voir DAGET S., *La traite des Noirs*, op. cit., pp. 110-111. Enfin, Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU indique, à partir de sondages, « qu'il faut compter entre 600 et 700 livres tournois dans le Bordeaux de la première moitié du XVIII^e siècle, entre 900 et 1 100 livres à Nantes ou Saint-Malo au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle ». Voir PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Les traites négrières...*, op. cit., p. 328. Les chiffres suggèrent une inflation du coût des armements négriers entre la première et la seconde moitié du siècle. Pour nos estimations, nous retiendrons la fourchette haute de Serge DAGET et la fourchette basse d'Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, c'est-à-dire de 600 à 900 livres par tonneau armé.

⁵⁹ AD 44, B 4498 : registre de propriétés de vaisseaux, le 18 août 1745 et le 7 septembre 1749. Gabriel MICHEL achète le navire pour 34 000 livres et intéresse, moins d'un mois après, son jeune frère Jean-Jacques (1720-1750), établi à Léogane île de Saint-Domingue, à hauteur de la moitié.

⁶⁰ AD 44, B 4499 : registre de propriétés de vaisseaux, années 1747 à 1751.

port de 90 tonneaux avec notamment Gabriel MICHEL, intéressé à la même hauteur. Il n'est toutefois pas l'armateur de ce navire, parti de la rivière de Nantes vers les côtes de l'Afrique en août 1748. WAILSH est surtout le principal portionnaire des bâtiments armés à destination des côtes de Guinée par Antoine LE ROY, puis par son fils Pierre qui sont présents dans le tableau des principaux armateurs. Il détient 17/24^e des parts du *Croissant*, 90 tonneaux, pareille portion de la *Jeune Marguerite*, 130 tonneaux, et 7/12^e du *Cheval Marin* du port de 120 tonneaux⁶¹ ; ces bâtiments quittent la rivière de Nantes pour des voyages de traite en août 1748 pour les deux premiers et en octobre de la même année pour le troisième. Le *Croissant* effectue même une seconde rotation durant la séquence considérée à partir d'octobre 1750. À bien des égards, les LE ROY apparaissent comme des « sous-traitants » au service d'Antoine WAILSH.

À la différence des GROU et des MICHEL, figures émergentes de la traite négrière (à ce niveau là du moins et même si des jalons avaient été posés par Gabriel MICHEL dès 1744 et pendant la guerre de Succession d'Autriche avec des armements en direction des Mascareignes), Antoine WAILSH était déjà le principal armateur négrier du port de Nantes au cours de la période 1740-1743 avec 7 expéditions à son actif, totalisant 1 290 tonneaux⁶².

Au troisième rang des armateurs négriers durant les années 1748 à 1751, se trouve le frère aîné de Jean-Baptiste II GROU, Guillaume (1698-1774). Formé en partie en Hollande, notamment à Amsterdam, où il est envoyé pour quelques années au lendemain du traité d'Utrecht de 1713, Guillaume arme son premier navire négrier en 1748. Au total, il impulse 11 expéditions de traite entre 1748 et 1763⁶³. Son mariage avec Anne O'SHIELL le 19 janvier 1741 lui permet d'intégrer le milieu des Irlandais de Nantes. Ainsi, Guillaume GROU est le beau-frère d'Antoine WAILSH qui a épousé Marie O'SHIELL 10 jours avant ses noces. Même si l'entente entre les deux hommes ne dura pas – les rivalités commerciales prenant le dessus – il est intéressant de souligner la très forte imbrication des familles qui se situent au sommet de la « corporation » des armateurs négriers du port ligérien au milieu du XVIII^e siècle.

⁶¹ AD 44, B 4499 : registre de propriétés de vaisseaux, les 5 et 7 août 1747 ; B 4498 : le 18 mai 1747. Antoine WAILSH finit même par posséder la totalité du *Cheval Marin*, voir B 4500 : le 12 juin 1751.

⁶² La famille WAILSH organise 48 expéditions négrières entre 1734 et 1759.

⁶³ BULTEAU S., *op. cit.*, pp. 20-21.

L'étude des déclarations de propriétés des quatre embarcations négrières équipées par Guillaume GROU entre 1748 et 1751 (deux font deux voyages, soit six expéditions) révèle pour deux d'entre elles des intérêts possédés par Patrice WAILSH, le frère aîné d'Antoine, cité dans les statuts de la société d'Angola comme son potentiel remplaçant en tant que directeur en cas de décès. Ce dernier dispose de 2/16^e de l'*Annette*, jaugeant 200 tonneaux, et 1/16^e de l'*Heureux* du port de 260 tonneaux⁶⁴. Guillaume GROU investit également chez d'autres armateurs : il prend un quart d'intérêt dans la *Pélagie*, 160 tonneaux, et autant dans le *Prince de Conty*, 300 tonneaux, c'est-à-dire des participations identiques dans les deux cas à celles de René BERTRAND DE LA CLAUSERIE (mentionné dans le tableau), l'armateur des bâtiments⁶⁵.

Le tableau des principaux armateurs met également en lumière le retrait de plusieurs familles qui ont joué un rôle prépondérant dans le lancement de la traite négrière privée à Nantes, au premier rang desquelles il faut mentionner les MONTAUDOUIN. Les trois frères, René (1673-1731), Jacques de La Robretière (1675-1747) et Thomas dit de Launay (1687-1750), ont bâti une partie de leurs gigantesques fortunes grâce aux armements négriers. Entre 1748 et 1751, un seul navire, le *César* du port de 80 tonneaux, est armé en direction des côtes de l'Afrique par Thomas MONTAUDOUIN de Launay. La déclaration de propriété du bâtiment indique même que le négociant ne détient qu'un tiers des parts du navire et que le capitaine, Louis BONVALLET de l'Epinay, en est apparemment le principal actionnaire⁶⁶. Ce retrait de la traite ne signifie pas pour autant un désintérêt de la famille pour l'armement maritime en général : les MONTAUDOUIN sont des armateurs importants à Nantes au milieu du XVIII^e siècle, essentiellement dans le domaine de la droiture antillaise. La veuve de René MONTAUDOUIN, Marie BERTHRAND, poursuit d'ailleurs les activités de son défunt mari jusqu'à sa propre mort survenue en 1751. Le moindre intérêt d'une dynastie négociante comme les MONTAUDOUIN pour la traite négrière amène à s'interroger sur les motifs de ce désengagement. Fortune faite, les membres de la lignée paraissent délaisser ce type d'armement, qu'ils jugent peut-être trop risqué ou hasardeux, pour se consacrer à des investissements plus sûrs, dont les profits escomptés sont certes plus faibles que ceux d'une expédition de traite réussie, mais plus importants que ceux d'une campagne ratée. D'autres

⁶⁴ AD 44, B 4499 : registre de propriétés de vaisseaux, le 20 septembre et le 24 décembre 1748. L'*Annette* part de la rivière de Loire en octobre 1748 et l'*Heureux* en février 1749.

⁶⁵ AD 44, B 4499 : registre de propriétés de vaisseaux, le 24 mars et le 27 octobre 1749. La *Pélagie* prend la mer en mars 1749 et le *Prince de Conty* le 20 novembre de la même année pour se rendre à Gabingué sur la côte d'Angola.

⁶⁶ AD 44, B 4499 : registre de propriétés de vaisseaux, le 11 octobre 1749.

membres de la famille choisissent de sortir du milieu négociant « *par le haut* », le plus souvent en accédant à des responsabilités dans le monde des offices par l'achat de charges. Le but recherché est la plupart du temps l'accès au deuxième ordre de la société d'Ancien Régime, c'est-à-dire la noblesse. Un anoblissement graduel obtenu par l'exercice d'une charge peut s'accompagner de l'achat de terres ou à de l'acquisition d'un office de « *Secrétaire du roi, Maison et Couronne de France* ».

À côté de ces grands noms du négoce, la traite négrière est également ouverte à des investisseurs plus modestes. La perspective de gains importants attire en effet des négociants séduits par l'eldorado nantais, et au-delà par l'Atlantique, puissante « *machine à rêves* », selon la formule d'Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU. Par exemple, en septembre 1749, Charles FOUQUERÉ DU VAU, négociant peu connu demeurant à Nantes rue de la Poissonnerie, fait la déclaration de propriété de la *Marie Louise*, du port de 50 tonneaux. Ce bâtiment a été acheté d'occasion pour la somme de 5 500 livres, et doit partir pour une expédition de traite. Outre le déclarant, les parts du navire sont réparties entre quatre autres personnes, dont 1/12^e pour le capitaine, le sieur DU BOIS HAMON.

Des personnages issus de familles négociantes reconverties dans le monde des offices peuvent également s'intéresser à la traite négrière en prenant des parts dans des vaisseaux ou par le biais de sous-participations. En avril 1750, François BERNIER, négociant à Nantes paroisse de Chantenay, signale aux officiers de l'Amirauté détenir un quart des parts de la *Marguerite*, 70 tonneaux, partie depuis la fin de l'année précédente pour un voyage négrier. Il indique avoir cédé à Pierre BELLABRE, receveur des fouages, 3/32^e de sa portion du navire, à Mathurin BELLABRE (1705-1773), sénéchal de Nantes, également 3/32^e et à son frère Pierre BELLABRE DU TELEMEN (1700-1752), président de la Chambre des Comptes de Bretagne, 6/32^e⁶⁷.

La question de l'origine des capitaux nécessaires aux armements maritimes en général et à ceux destinés à pratiquer la traite négrière en particulier suscite depuis longtemps l'intérêt des historiens. S'agissant des origines géographiques des propriétaires des navires nantais, Jean MEYER a mis en évidence, à partir d'une étude fondée sur les papiers de trois familles négociantes du port ligérien du second XVIII^e siècle, les BERTRAND DE CŒUVRE, les

⁶⁷ AD 44, B 4499 : registre de propriétés de vaisseaux, le 27 avril 1750.

CHAURAND et les DELAVILLE, la très forte imbrication des fortunes : « *Visiblement le circuit financier fonctionne en vase clos : ce sont toujours les mêmes noms qui reviennent* ». En outre, l'auteur considère que « *les parts d'intérêt sont en grande majorité réparties sur place ou, du moins, dans un rayon fort restreint* »⁶⁸. Depuis ce travail, plusieurs mémoires, consacrés à des négociants-armateurs nantais, sont venus conforter cette idée. Dans sa monographie de la famille GROU au XVIII^e siècle, Séverine BULTEAU écrit : « *quels que soient l'armateur et l'époque, la majorité des fonds provient de négociants nantais [...]. La proportion des intéressés non-nantais reste très minime* »⁶⁹. Dans son étude de la famille RICHARD, Jérôme BONNET établit une liste des intéressés dans les navires de Georges RICHARD ; il remarque que les mêmes noms reviennent de façon récurrente, en particulier François-Augustin MICHEL par 12 fois, et Augustin DE LUYNES à 11 reprises⁷⁰.

Partant de ce constat, la période étudiée semble se singulariser, puisqu'elle est marquée par un apport de capitaux non négligeable, en particulier en provenance de la capitale et des milieux de la haute finance. Ceci peut s'expliquer par l'existence, au même moment dans la cité ligérienne, de deux sociétés par actions consacrées à la traite : les Compagnies d'Angola et de Guinée. Signalons en outre que le négociant Joseph FOURCADE (présent dans le tableau des principaux armateurs nantais) est associé avec MASSON DU VERNOU de Paris ; ce dernier possède les trois quarts des parts des deux navires négriers déclarés par la société⁷¹. Le milieu du XVIII^e siècle constituerait donc dans ce domaine une parenthèse dans l'armement négrier nantais.

Pourtant, plusieurs éléments conduisent à nuancer cette interprétation et à inviter les chercheurs à poursuivre les investigations sur ce sujet. Il faut en premier lieu insister sur les lacunes des déclarations de propriétés de navires, documents largement mobilisés par les chercheurs pour aboutir à la conclusion d'un milieu négociant nantais fonctionnant en circuit fermé sur l'extérieur⁷². Par ailleurs, plusieurs travaux, tels ceux d'A. DELCOURT sur la

⁶⁸ MEYER J., *L'armement nantais...*, *op. cit.*, pp. 213-214.

⁶⁹ BULTEAU S., *op. cit.*, p. 28.

⁷⁰ BONNET J., *La famille RICHARD au XVIII^e siècle : l'exceptionnelle réussite économique et sociale par le grand commerce maritime*, maîtrise d'histoire, SAUPIN G. (dir.), Université de Nantes, 2003, pp. 175-176.

⁷¹ AD 44, B 4499 : registre de propriétés de vaisseaux, le 1^{er} octobre 1748 et le 14 janvier 1750.

⁷² Laurent ROBLIN a parfaitement résumé les limites de cette source. Nous renvoyons par ailleurs le lecteur à l'article de Guy SAUPIN sur les capitaines négriers nantais, publié dans le présent numéro des *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*.

finance parisienne⁷³ ou d'Herbert LÜTHY sur la banque protestante⁷⁴, apportent des exemples concrets de participations extérieures dans le financement d'armements négriers. Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU constate d'ailleurs que le financement de la traite négrière par la banque et les réseaux du négoce international est un « *problème peu étudié* »⁷⁵. Cette approche se heurte inévitablement à des difficultés de sources mais il apparaît souhaitable d'aboutir à une nouvelle lecture des fondements de la dynamique de la place nantaise au XVIII^e siècle, plus complexe car moins auto centrée.

*

Période de relance du trafic négrier après la guerre de Succession d'Autriche, les années 1748-1751 constituent une sorte de marche pied d'une période « d'entre-deux-guerres » qui s'impose comme celle du premier apogée de l'armement nantais en direction des côtes de l'Afrique. Malgré une année 1749 très active par le nombre de navires équipés, les négriers nantais peinent à retrouver immédiatement le rendement qui était le leur au début des années 1740, en terme de captifs déportés. Malgré tout, le port ligérien domine alors de très haut la branche négrière grâce, en bonne partie, aux activités de deux sociétés commerciales à actions ayant pour objet la traite des Noirs : les Compagnies d'Angola et de Guinée. Malgré leur caractère isolé dans le XVIII^e siècle nantais, l'existence de telles entreprises, faisant largement appel aux capitaux de la haute finance parisienne et à ceux des grands administrateurs de la Compagnie des Indes, amène à s'interroger plus largement sur l'origine des capitaux investis dans le trafic négrier à Nantes mais également dans les autres ports français et européens.

Il convient pour terminer d'évoquer brièvement le devenir de ces deux sociétés en commandite. En ce qui concerne la société d'Angola, comme le résume GASTON-MARTIN, « *Elle n'a pas fait faillite, mais les associés ne croient pas devoir la renouveler, pour une nouvelle période quinquennale* »⁷⁶. La société termine donc ses activités en 1753 ; anobli au cours de cette année là, Antoine WAILSH se retire sur ses terres angevines. Quant à la société

⁷³ DELCOURT A., « La finance parisienne et le commerce négrier au XVIII^e siècle », *Bulletin de la Société d'études historiques, géographiques et scientifiques de la région parisienne*, janvier-juillet 1948, n° 58-59.

⁷⁴ LÜTHY H., *La Banque Protestante...*, *op. cit.*

⁷⁵ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Les traites négrières...*, *op. cit.*, p. 328. Le texte de Gilles FORSTER, publié dans le présent numéro des *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, portant sur les Suisses et la traite négrière, contribue pleinement à cette nécessaire réflexion sur les circuits de financement des expéditions triangulaires.

⁷⁶ GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 255.

animée par GROU et MICHEL, elle distribue des dividendes jusqu'en 1776. Le rendement n'est néanmoins pas très élevé d'après Philippe HAUDRÈRE : un peu plus de 4 % par an sur 27 ans⁷⁷.

⁷⁷ HAUDRÈRE P., *La Compagnie française...*, *op. cit.*, p. 147. Les 2 400 000 livres de capital initial produisent 2 659 000 livres de profit.

Annexe : liste des mémoires consacrés à la traite négrière nantaise

Sur les expéditions négrières nantaises (dans l'ordre chronologique) :

- HALLIER V., *Le lancement de la traite négrière à Nantes de 1688 à 1713*, maîtrise d'histoire, WEBER J. (dir.), Université de Nantes, 1996.
- JOUY G., *La traite négrière nantaise entre 1713 et 1720*, maîtrise d'histoire, SAUPIN G. (dir.), Université de Nantes, 1997.
- JOLIN N., *La traite nantaise au temps du renouveau de la Compagnie des Indes 1721-1730*, maîtrise d'histoire, SAUPIN G. (dir.), Université de Nantes, 1997.
- MILCENT C., *La traite négrière nantaise de 1731 à 1739*, maîtrise d'histoire, SAUPIN G. (dir.), Université de Nantes, 1999.
- JUDIC A.-L., *La traite négrière nantaise de 1740 à 1743*, maîtrise d'histoire, SAUPIN G. (dir.), Nantes, 1997.
- PERRAUD K., *L'armement maritime nantais en période de guerre : étude de la traite et de la course. Guerre de Succession d'Autriche (1744-1747), guerre de Sept Ans (1756-1762), guerre d'Indépendance américaine (1779-1781)*, maîtrise d'histoire, SAUPIN G. (dir.), Université de Nantes, 1999.
- POULARD K., *La traite des Noirs à Nantes de 1752 à 1755*, maîtrise d'histoire, SAUPIN G. (dir.), Université de Nantes, 1997.
- GODARD L., *Le renouveau de la traite négrière nantaise entre 1763 et 1766*, maîtrise d'histoire, WEBER J. et HERMANN C. (dir.), Université de Nantes, 1993.
- FIOLEAU N., *Situation de la traite négrière nantaise au lendemain de la guerre de Sept Ans : étude des expéditions négrières nantaises de 1767 à 1771*, maîtrise d'histoire, WEBER J. et HERMANN C. (dir.), Université de Nantes, 1994.
- HERVÉ B., *La traite négrière nantaise de 1772 à 1778*, maîtrise d'histoire, WEBER J. (dir.), Université de Nantes, 1994.
- CHOUTEAU C., *L'armement de traite nantais 1782-1788*, maîtrise d'histoire, WEBER J. (dir.), Université de Nantes, 1994.
- TOUZEAU N., *Étude des expéditions négrières nantaises sous la Révolution française (entre 1789 et 1793) au temps des Droits de l'Homme*, maîtrise d'histoire, WEBER J. (dir.), Université de Nantes, 1993.

Sur les capitaines négriers nantais (dans l'ordre chronologique) :

- JOLIN N., *Les capitaines négriers à Nantes pendant la période 1717-1738*, DEA d'histoire, SAUPIN G. (dir.), Université de Nantes, 1999.
- DUTHEIL DE LA ROCHÈRE M., *Les capitaines négriers nantais de 1763 à 1778*, maîtrise d'histoire, WEBER J. (dir.), Université de Nantes, 1996.
- DELAGE C., *Les capitaines négriers à Nantes entre 1783 et 1793*, maîtrise d'histoire, SAUPIN G. (dir.), Université de Nantes, 2000.

Sur la présence européenne en Afrique :

- LE ROUX G., *Les Européens sur les côtes africaines dans la première moitié du XVIII^e siècle*, maîtrise d'histoire, SAUPIN G. (dir.), Université de Nantes, 2000.