

Louis-Philippe MAY

ARCHIVISTE PALÉOGRAPHE
DOCTEUR EN DROIT

LA FRANCE
Puissance des Antilles



AY

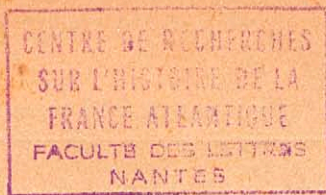
PARIS

LIBRAIRIE DES SCIENCES ÉCONOMIQUES ET SOCIALES

MARCEL RIVIÈRE

31, rue Jacob et 1, rue Saint-Benoît

1931



R 6
MAY
e

Bib 252907

LA FRANCE, PUISSANCE DES ANTILLES

par LOUIS-PHILIPPE MAY

*archiviste paléographe
docteur en Droit.*

« Si la paix de Ryswick eût duré encore quelques années, écrivait vers 1720 le P. Labat, les isles seraient devenues un second Pérou. »

Leur sol, en effet, dès les premières années de sa mise en valeur s'était révélé aussi riche que s'il avait enfermé des mines d'or ou des pierres rares telles que les flottes espagnoles en allaient chercher jusque sur les côtes du Brésil. Les terres ponceuses de la Martinique, en particulier, et de la Guadeloupe — îles de formation volcanique — et plus tard celles de Saint-Domingue devaient être pendant un siècle et demi un véritable « cornet d'abondance » pour l'ensemble de la nation. Elles ne produisaient pourtant, en quantité appréciable, aucune de ces épiceries ou de ces matières précieuses, qui faisaient la fortune de Cadix (1), après avoir fait celle de Venise. Mais le pétun ou tabac, le coton, le rocou et l'indigo, puis le sucre de canne, le cacao et le café, plus ou moins ignorés au début du xvii^e siècle, étaient devenus en peu de temps des denrées aussi recherchées que la cannelle et le girofle.

Nul n'ignore l'importance que prirent les relations de Nantes ou de Bordeaux avec les Antilles ; chacun en entrevoit les conséquences multiples et sent confusément que l'économie de la métropole fut profondément transformée.

Nous voudrions donner quelques précisions et montrer, avec l'appui des statistiques et le témoignage des intendants et des chambres de commerce, que le trafic des îles fut à l'origine d'une révolution complète dans la vie pratique, sociale et intellectuelle de notre pays.

(1) SÉE (H.), *Documents sur le commerce de Cadix*, Ed. de la Société de l'histoire des Colonies françaises, 1928.

I. LA CONQUÊTE ÉCONOMIQUE DES ANTILLES

Le commerce de la France, vers le milieu du xvii^e siècle, s'il n'était pas anéanti, s'était laissé distancer de beaucoup par celui de l'Angleterre et de la Hollande. Ces deux nations étaient devenues maîtresses du commerce des Grandes Indes, grâce à de puissantes compagnies, comme nous avons vainement essayé d'en instaurer chez nous. Quant au Levant, où nous fréquentions assidûment encore au temps de Henri IV, nous avons cessé d'y aller et la Méditerranée n'appartenait plus qu'aux corsaires barbaresques. Enfin, nos colonies elles-mêmes étaient entre les mains de nos rivaux et nous devions nous adresser à eux pour en recevoir les productions. Rien qu'aux Antilles, c'est-à-dire à la Martinique, ils envoyaient chaque année près de deux cents navires. Nos propres établissements faisaient la richesse d'Amsterdam, de Flessingue et de Middlebourg ; la puissance politique des Provinces Unies était faite de notre faiblesse. En quelques années, leurs marchands avaient glané aux îles une cinquantaine de millions, que la déchéance de notre marine nous avait empêchés de gagner nous-mêmes.

Un siècle plus tôt, nous dominions les mers, nous attaquions l'île de Wight et nous jetions l'épouvante à Londres en remontant la Tamise. Ces beaux jours étaient loin. Un port tel que Nantes ne possédait en 1664 que deux vaisseaux de 250 à 300 tonneaux, deux autres de 200 à 250, trois de 150 à 200 et cinq de 100 à 150. Marseille n'en comptait que 21 au total, représentant 4.500 tonnes environ. Sur les 154 bâtiments recensés à Bordeaux et dans ses dépendances, il n'y en avait que 11 dont la capacité fût supérieure à 100 tonneaux. Le Havre, il est vrai, et Saint-Malo étaient plus riches. Le premier de ces deux ports abritait 168 voiliers — une cinquantaine jaugeaient de 80 à 120 t. et 25 autres oscillaient entre 120 et 400 tonneaux. Saint-Malo, enfin, pouvaient s'enorgueillir d'une petite flotte de 148 unités, parmi lesquelles on remarquait cinquante gros bâtiments de 100 à 400 tonneaux. C'est que le Havre, dès les débuts du xvii^e siècle, s'était adonné avec Dieppe et Honfleur au commerce des « îles du Pérou » et que Saint-Malo fournissait les hardis marins qui traversaient l'Océan à la suite de Jacques Cartier, exploraient les mers du nord ou descendaient jusqu'au Brésil.

Bref, nous possédions en tout, de Calais à Fréjus, 299 vaisseaux de 100 à 400 tonneaux, 311 de 80 à 100 tonneaux, 665 de 30 à 80 et 1.063 de capacité inférieure (2).

(2) Table contenant le nombre de vaisseaux appartenant aux sujets du Roi en l'année 1664. B. N. Cinq Cents Colbert, n° 199. Registre de 357 folios.

« Colbert exagère sans doute, écrit M. Lavissee, lorsqu'il ne nous attribue que 600 vaisseaux sur les 20.000, qui circulaient dans le monde (3). » On voit qu'il n'en est rien : nous ne disposions très exactement que de 610 navires capables d'affronter utilement la haute mer. Certes, nos matelots montrèrent qu'ils ne craignaient pas de faire le voyage d'Amérique sur de légers voiliers de 30 tonneaux à peine ; mais de pareilles embarcations n'étaient véritablement bonnes que pour le cabotage, auquel, d'ailleurs, elles étaient destinées. Qu'était-ce que tout cela à côté des flottes imposantes de l'Angleterre et de la Hollande ?

On sait comment Colbert procéda pour arracher nos colonies des mains de nos heureux rivaux et pour conquérir sur eux les divers marchés du monde. On connaît sa politique douanière et l'histoire de ses compagnies, celles du Nord, du Levant, des Indes Orientales et Occidentales. Cette dernière au moins — quoi qu'on en ait dit, que sa faillite semble justifier — remplit parfaitement la mission qui lui avait été dévolue. Le but, que Colbert se proposait d'atteindre au moment où il la fondait, était, en effet, de nature politique et non pas économique : il ne s'agissait pas de « faire de bonnes affaires », mais d'évincer les étrangers du commerce des Antilles (4). Or, ce furent ses vaisseaux qui ouvrirent la route à ceux des particuliers, et ce furent ses administrateurs qui organisèrent la lutte et préparèrent le succès. Dès 1674, nous étions maîtres du négoce des îles. Les rouleaux de tabacs, les balles de coton, les barriques de sucre et de cacao, les tonneaux emplis de rocou et d'indigo allaient être bientôt déversés sur nos quais de la Manche et de l'Océan. Le courant commercial dirigé depuis vingt ans sur Amsterdam et sur Londres était enfin détourné ! A nous, la richesse et la puissance !

Les îles, en effet, produisaient beaucoup, mais c'était aussi « un gouffre qui consommait une furieuse quantité de marchandises (5) ». Non seulement des industries nouvelles s'établiraient en France pour la transformation des matières premières, dont nous disposerions à l'avenir, mais l'agriculture et les manufactures déjà existantes, trouvant un débouché immense dans les nouvelles colonies, devaient jouir d'une prospérité jusqu'alors inconnue.

Essayons donc de dégager successivement les bienfaits économiques de l'importation en France des denrées tropicales et ceux de l'exportation aux Antilles des produits de la métropole.

(3) LAVISSEE, *Histoire de France*, t. VIII, p. 234.

(4) Représentation du fermier du domaine d'Occident... 1698. Arch. Nat. Col. C⁸³².

(5) Mémoire sur l'état véritable... 1666. Arch. Nat. Col. F²15.

II. — EFFETS ÉCONOMIQUES DU COMMERCE DES ANTILLES

1° *Bienfaits de l'importation des denrées coloniales.*

Le tabac avait formé pendant les premières années l'élément principal des cargaisons débarquées au Havre et à Honfleur. Le besoin de fumer et de priser s'était répandu à travers les diverses classes de la société. Les feuilles de pétun de Saint-Christophe et des îles circonvoisines nous dispensaient de recourir, pour y satisfaire, aux tabacs étrangers. C'était là un avantage très appréciable aux yeux d'un économiste de l'époque, mais c'était le seul, puisque le séchage et la préparation s'accomplissaient entièrement au lieu d'origine et que l'on fumait des « bouts de tabac » roulés sans façon. Cet avantage d'ailleurs fut de courte durée, parce que la plupart des colons abandonnèrent cette culture pour celle de la canne et que les tabacs des colonies anglaises, vendus à un prix extrêmement bas, rendirent bientôt toute concurrence impossible.

Dès la fin du xvii^e siècle, nous nous fournissions entièrement auprès des planteurs de la Virginie et du Maryland par l'intermédiaire des négociants de Grande-Bretagne. Plusieurs millions d'or et d'argent sortirent de France chaque année. Les économistes accusaient les « partisans » de la Ferme du Tabac d'être responsables de ce malheur. Ils entreprirent contre eux une campagne assez vive et engagèrent le Régent à favoriser les plantations de la Louisiane, sur laquelle les opérations de Law attiraient tous les yeux. Mais la position des Anglais demeura inexpugnable (6).

Quant au rocou et à l'indigo, utilisés dans les teintureries, leur culture fut abandonnée assez tôt par la Martinique et la Guadeloupe pour devenir une des spécialités de Saint-Domingue. De nombreuses indigoteries se montèrent dans cette colonie, qui alimenta abondamment la métropole pendant tout le xviii^e siècle.

L'importation du coton, après 1700, se fit également sur un très grand pied. La plantation des cotonniers avait été favorisée par les directeurs de la Compagnie des Isles, lesquels espéraient établir une alternance avec la culture du tabac, dont ils voulaient empêcher l'avitilissement, qu'une trop grande production pouvait entraîner. Mais leurs espoirs furent déçus et leurs recommandations, aussi bien que les ententes spontanément conclues

(6) Mémoire sur le tabac vers 1700. *Aff. Etrang. Mémoires et Documents France*, 1991 folios 125-152.

par nos planteurs avec ceux des possessions anglaises et hollandaises demeurèrent sans effets. Ce n'est qu'au siècle suivant que les balles de coton furent débarquées dans nos ports en quantités notables. Les administrateurs des provinces tentèrent d'en développer l'usage dans le Lyonnais et le Forez. Les industriels de Lille réclamèrent d'eux-mêmes en 1703 le droit de s'approvisionner en coton et en indigo des îles (7).

Il appartenait à la culture de la canne de faire ensemble la fortune des colonies et de la métropole. Le sucre brut, dont la vente aux îles enrichissait le planteur, devait être purifié avant d'être livré à la consommation. Les Hollandais possédaient une soixantaine de raffineries, qui leur valaient des sommes considérables. Il fallait les abattre, les concurrencer au moins. Et lorsque leur puissance fut suffisamment atteinte, Colbert se tourna vers les villes hanséatiques en se proposant de les ruiner à leur tour (8) ; soit qu'il visât l'industrie d'Amsterdam ou celle de Hambourg, il ne cessa donc de favoriser de toutes manières l'établissement de raffineries en France d'abord et — temporairement — aux colonies ensuite.

Dès 1662, un certain Lescure installa une de ces manufactures à Dunkerque. L'entreprise était audacieuse, car les Flandres constituaient le seul débouché qui s'offrit à lui et les Hollandais, depuis longtemps, en étaient maîtres (9). Au surplus, les relations entre ce port et les Antilles restèrent inexistantes. « Le Roi n'a pas jugé à propos d'admettre le port de Dunkerque dans la participation du commerce des îles, tant en faveur des ports des Cinq Grosses Fermes... qu'à cause de sa situation trop hors de portée et absolument impraticable en temps de guerre et de la proximité de la Hollande, favorable aux abus sur le commerce des sucres » (1). Aussi était-il défendu à tout navire venant des îles de mouiller à Dunkerque, sous peine de confiscation.

Il était plus indiqué de construire des raffineries près des débarcadères, où s'entassaient les barriques, à Rouen, par exemple, où se firent les premiers retours. Les armateurs de Dieppe (qui avaient participé aux entreprises de François I^{er} au delà de l'Océan) entretenaient plus particulièrement le commerce du tabac et les relations naissantes avec la côte de Saint-Domingue. Mais leurs vaisseaux chargés de sucre revenaient de préférence à

(7) Mémoire de 1703. Arch. Nat. Col. C⁵*2.

(8) Mémoire de Patoulet pour Bégon. Décembre 1682. Arch. Nat. Col. C⁸*3.

(9) GERMAIN-MARTIN, *La Grande industrie sous le règne de Louis XIV*. Paris, Rousseau, 1899, p. 192.

(10) Mémoire touchant le commerce des îles françaises d'Amérique, par M. d'AGUESSEAU, 20 août 1691. Arch. Nat. Col. C⁵*2

Rouen, comme ils en avaient la permission, et c'est ce qui explique que cette ville ait été la première des deux à compter des raffineries (11).

Du jour que la Compagnie des Indes Occidentales avait abandonné son privilège et laissé aux particuliers la liberté de négocier aux îles, la Normandie, sous l'impulsion d'un riche armateur, s'y était activement consacrée. Le sieur Pierre Formont, avec lequel Colbert n'était pas sans rapports (12), possédait un nombre considérable de navires, dont les cargaisons de sucre brut incitèrent les rouennais à s'intéresser aux raffineries (13). Le voisinage de Paris était un gage de succès. Ils ne tardèrent pas, en effet, à se considérer comme les fournisseurs attitrés de la capitale, qu'ils alimentaient en même temps qu'une grande partie du royaume. En quelques années quatorze manufactures furent établies (14).

A La Rochelle également, on se mit au raffinage, et cette industrie y aurait pris de grandes proportions, si les Nantais ne s'étaient bientôt révélés comme de terribles concurrents. Tant que le commerce des îles avait été interdit aux ports de Bretagne — considérée comme province étrangère — La Rochelle avait été le débouché nécessaire des pays de la Loire supérieure. Tout se passait comme si le fleuve avait fait un brusque coude au bureau douanier d'Ingrande et était allé se jeter dans l'Océan à la hauteur de l'île de Ré. C'est pourquoi avant même, semble-t-il, qu'il y en eût à Nantes, on monta des raffineries à Angers, à Saumur, à Tours et à Orléans (15).

Mais à la fin de l'année 1671, sur le point de déclarer la guerre à la Hollande, le roi écouta avec bienveillance les remontrances des négociants de Nantes, que le duc de Chaulnes appuyait de son autorité. Ils réclamaient la permission de trafiquer avec les Antilles, permission accordée un moment, mais que le ministre leur avait ôtée pour les punir de leur collusion avec les étrangers (16).

L'arrêt du 14 décembre 1671 décida qu'il leur serait délivré des passeports, à condition de faire retour à Nantes et de n'exporter les sucres bruts des îles autrement que par la Loire et en pas-

(11) Mémoire sur le commerce et la navigation des îles. Sept. 1698. Arch. Nat. Col. C^{no}2.

(12) Mémoire du sieur Formont, annoté par Colbert, 1662. Arch. Nat. C^{no}1.

(13) Mémoire sur le commerce..., 1698..., *supra*.

(14) Représentation du Fermier du Domaine d'Occident..., déjà cité, 1698. Col. C^{no}2.

(15) Mémoire sur le commerce..., 1698, déjà cité.

* Les idées générales du commerce de Nantes... Juillet 1688. Arch. de la Chambre de commerce aux arch. départ. de la Loire-Inférieure, C. 699-700.

(16) Mémoire de M. d'Aguesseau, 1691, déjà cité. Isles françaises de l'Amérique. Juillet 1695. Arch. Nat. Col. F^{2a} 15 et 72^{ca}.

sant par le bureau d'Ingrande. La sortie du sucre raffiné était autorisée pour les pays étrangers. Les Nantais jouissaient donc à cet égard d'une véritable franchise : ils seraient en mesure de concurrencer les raffineurs étrangers dans la conquête des marchés lointains. Après avoir subi la colère du roi, Nantes était dotée d'un privilège de fait par rapport aux villes maritimes des Cinq Grosses Fermes et des autres provinces du royaume non considérées comme étrangères. On n'y devait payer, en effet, que 4 livres de droit par quintal, tandis qu'il fallait en déboursier 7 à Rouen et 4 l. 5 s. à la Rochelle et à Bordeaux (17).

Dès 1673 des raffineries étaient construites, dont le nombre en 1688 s'élevait jusqu'à douze (18).

Les événements favorisèrent leur établissement : pendant la guerre, les dangers de la Manche détournèrent les navires des côtes de la Normandie. D'autre part, les pays du comté nantais et les régions avoisinantes offraient aux armateurs les denrées et les marchandises nécessaires pour leurs cargaisons (19). « Depuis ce temps-là, écrivait en 1691 l'intendant d'Aguesseau, les négociants de Nantes font plus de la moitié du commerce des isles, ce qui a beaucoup diminué celui de La Rochelle et de Bordeaux et l'a presque entièrement fait cesser de Normandie. »

Bien plus, le roi autorisait les Nantais en 1675 à introduire dans le royaume les raffinés aussi bien que les bruts par le bureau d'Ingrande, à condition de payer 18 l. par quintal de sucre royal et 12 l. pour le sucre raffiné ordinaire. Nonobstant ces droits, ils fournirent une « très considérable quantité de sucre ». Ce développement soudain des fabriques nantaises et l'accroissement de celles de La Rochelle et des villes de la Loire entraînent la chute des établissements de Rouen et de Dieppe, où il s'en était fait quelques-uns. En 1698, on n'y comptait plus que trois (20), lesquels, pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, « ont tiré le peu de sucre brut, dont ils ont besoin, de La Rochelle en partie, des ports de Bretagne et des prises de sucre des colonies anglaises (21) ».

Une autre ville, jouissant de libertés analogues, entra bientôt aussi dans une ère de prospérité. Marseille, à la faveur de l'exemption de tous droits d'entrée et de sortie (hors les 3 0/0 apparte-

(17) Cette inégalité était rachetée en principe par les frais de transport à Paris, considéré comme le centre de la consommation des sucres. Pour la discussion qui s'éleva entre les raffineries des diverses villes à ce sujet, cf. Lerat (G.) : *Etude sur les origines, le développement et l'avenir des raffineries nantaises*. Frousseau, 1911, p. 50 et suiv.

(18) *Les Idées générales du commerce de Nantes*, déjà cité.

(19) Mémoire de 1698, déjà cité.

(20) Représentation du Fermier..., déjà cité.

(21) Mémoire de 1698, déjà cité.

nant au port) devait l'emporter sur les Portugais pour fournir les pays de la Méditerranée et même sur les Anglais et les Hollandais pour alimenter les pays rhénans, parce qu'elle était en mesure « d'en faire à meilleur marché quelque rabais qu'il y ait en général » (22).

Pourtant les débuts de la raffinerie montée en 1671 par la compagnie du Levant furent assez difficiles. Ce n'est qu'à partir de 1695 qu'elle atteignit un véritable état de « perfection ». Dès 1674, le roi l'avait autorisée à introduire dans le royaume, par les bureaux des environs, cinquante milliers de sucre en payant 4 l. aux Cinq Grosses Fermes et 4 autres livres au Domaine d'Occident, au lieu de 22 livres qui étaient dûes (23). En outre, la Cour lui avait accordé des facilités de transit pour la Savoie, la Suisse et l'Allemagne. Mais il y avait de gros obstacles à surmonter. Le transport des matières premières était déjà long et coûteux. Il fallait faire venir à grands frais des ouvriers, qui ne se recrutaient que dans les pays du nord, pays lointains qui étaient aussi les seuls à consommer les sirops résultant du raffinage. D'autre part, il fallait parvenir à substituer ces nouveaux sucres à ceux des Hollandais et aux cassonnades du Brésil, dont on se servait exclusivement en Provence (24). En dernier lieu, les vaisseaux qui partaient pour les îles ne trouvaient à charger que des huiles, des savons et des fruits, ce qui ne suffisait pas à constituer une cargaison.

Cependant, dans les dernières années du siècle, la manufacture prenait, sous la direction du sieur Maurellet, qui s'adonnait également à la traite négrière, une très grande extension. Elle se faisait confirmer en 1700 ses privilèges et doubler la quantité de sucre qu'elle pouvait envoyer à l'intérieur (25). La même année, une raffinerie nouvelle était installée à Nîmes, où l'excellence des eaux favorisait le blanchiment des sucres (26). Presque à la même époque, le roi se relâchait de ses rigueurs à l'égard de Dunkerque : un arrêt du Conseil du 20 juin 1698 autorisait son raffineur à exporter des sucres à l'étranger. Mais il ne pouvait soutenir la concurrence des Hollandais et des Anglais en particulier, dont les sucres bruts étaient si beaux qu'on les consommait souvent

(22) Mémoire de M. de Lagny sur un mémoire de M. de Gallifet, 1698. Arch. Nat. Col. C⁸2.

(23) ARCY (F. d'), « Aperçu de l'histoire du sucre », *Revue historique des Antilles*, n° 4. Nov.-déc. 1929, p. 13.

(24) Mémoire à Mgr de Maurepas sur le commerce de Provence aux îles, 1699. Arch. Nat. Col. C⁸2.

(25) ARCY, déjà cité, p. 13.

(26) LAMOIGNON DE BASVILLE, intendant du Banguedoc, à M. de Machault, 6 avril 1706. Loire-Inférieure C. 730.

tels quels sans les raffiner (27). C'était de Londres, également, que les raffineurs de Lille et d'Ypres recevaient tous les ans des matières premières, dont la valeur dépassait 50.000 écus (28). Après la mort de Colbert plusieurs manufactures s'étaient montées dans le Nord, non seulement dans ces deux localités, mais encore à Hondschoote (29).

A l'autre bout de la France, l'impulsion donnée par le grand ministre ne s'était pas moins fait sentir. A Bordeaux, où les sucres commençaient à affluer dès 1670, vingt manufactures furent fondées (30), qui fournirent à la consommation de tout le midi occidental. Mais le Languedoc voulut s'affranchir de cette sujétion et ses Etats n'hésitèrent pas en 1703 à créer une raffinerie à Sète, dont on espérait les plus grands avantages (31).

Bref, au début du XVIII^e siècle, alors que le nombre des raffineries était tombé en Hollande de 63 à 30, nous en possédions 36 (32), dispersées à Lille, Ypres, Hondschoote, Dunkerque, Dieppe, Rouen, Saint-Malo (33), Nantes, Angers, Saumur, Orléans, La Rochelle, Bordeaux, Sète, Nîmes et Marseille. Au capital chacune de 150.000 l. environ, elles entretenaient un grand nombre d'ouvriers. Les sous-produits, mélasses et sirops, donnaient lieu à un nouveau commerce, dont le profit payait presque toutes les dépenses de la purification (34).

Quelques-uns de ces industriels étaient assez riches pour fréter eux-mêmes des navires, qui allaient chercher aux îles les sucres, dont ils avaient besoin. C'était le cas — dès 1686 — de ceux de Marseille et de quelques-uns de Bordeaux (35). Le raffineur de Dieppe, également, envoyait aux îles quatre à cinq fois par an (36). Plus tard, en 1717, les sieurs Gilly, propriétaires de la manufacture de Sète, « sans contredit une des plus commodes et des plus grandes qu'il y ait en Europe (37) », dépensèrent 560.000 l. pour acheter quatre bateaux, destinés à porter aux îles des draps tissés en Languedoc (38).

C'était, en effet, une industrie extrêmement rémunératrice. Le sucre raffiné se vendait deux et trois fois plus cher que le sucre

(27) Mémoire sur le sucre des îles, 1685. Arch. Nat. Col. F²04, f^o 39 et suiv.

(28) *Ibidem*.

(29) Extrait du mémoire pour l'établissement du commerce des Isles, 1698. Col. C⁸02.

(30) Arch. départ. de la Gironde. C. 1638.

(31) GERMAIN-MARTIN, déjà cité, p. 405-409.

(32) Représentation du Fermier..., 1698, déjà cité.

(33) Dont les navires allaient au Brésil, 1684. C⁸01.

(34) Mémoire sur l'état présent du commerce aux îles..., 1890. Col. C⁸02.

(35) Mémoire pour le Roi, 6 mars 1686. Col. C⁸04.

(36) Mémoire sur le sucre des îles, déjà cité. Col. F²04.

(37) GERMAIN-MARTIN, déjà cité, p. 405-409.

(38) *Ibidem*, p. 297.

brut n'avait été payé. Aussi, le nombre de ces établissements ne fit-il que se multiplier. En 1714, on en comptait vingt sur les bords de la Loire seulement, dont dix rien qu'à Orléans et six à Nantes (39), qui faisaient, paraît-il, subsister dans ces villes plus de 500 familles (40). Il y en eut quatorze à Marseille en 1776 et vingt à Bordeaux au milieu du siècle.

Grâce à la prospérité de la Martinique d'abord et de Saint-Domingue ensuite, la France avait pu s'industrialiser à son tour. Les négociants d'Angleterre et de Hollande avaient vu en 1670 se lever de redoutables adversaires. En 1750 la France triomphait. Elle recevait, à la veille de la Révolution, 150 millions de denrées coloniales chaque année et elle n'en consommait pas la moitié. Elle était devenue un grenier d'abondance pour l'Europe tout entière (41).

2^o *Bienfaits de l'exportation aux Antilles des denrées de la Métropole.*

« Les isles, écrit l'intendant d'Aguesseau dans son mémoire, ont besoin de toutes sortes de denrées, fruits et marchandises du royaume pour la nourriture des habitants, leur habillement, meubles et bastiments et généralement de toutes sortes d'ustensilles, ce qui compose le plus grand commerce qu'on puisse imaginer. Le roy les a exemptés de tous droits de sortie et autres généralement quelconques par arrêt du Conseil du 4 juin 1671 en faisant soumission de rapporter certificat de la décharge (42). »

Dès 1663, estimant que la population des îles s'élevait à 30.000 âmes, les commis de Colbert avaient jugé que l'on pouvait envoyer tous les ans aux Antilles : 60.000 chemises à 30 s., 20.000 paires de souliers à 50 s., 2.000 chapeaux à 3 livres, et 10.000 aunes de toiles à 30 s. l'aune. Pour la nourriture, ils éva-

(39) Consommation des sucres bruts par an, 1714. Loire-Inférieure, C. 730. Elles consommaient en tout 15.100 barriques par an. En 1789, les manufactures d'Orléans raffinaient, à elles seules, 10 millions de livres tournois de sucre par an. Les autres raffineries du royaume ensemble, trois fois plus. A raison de 12 0/0, le bénéfice net s'élevait donc à 4.800.000 livres. (Mémoire sur le commerce de la France et de ses colonies, Paris, 1789, p. 48 [par TOLOZAN].)

(40) Avis des députés du commerce..., 12 août 1733. Loire-Inférieure, C. 733.

(41) Au XVIII^e siècle, l'importation des cacao et des cafés devait se faire par grosses quantités, mais ces produits ne donnaient pas lieu en France à des manipulations compliquées. Quelques chocolateries furent montées, mais ces deux denrées ne jouèrent aucun rôle important dans l'industrialisation du pays.

(42) Mémoire de 1691, déjà cité, C²^o2.

luaient la totalité des cargaisons à 200 tonneaux de farine valant 20.000 livres, 3.000 barils de lard à 60 livres, 3.000 barils de bœuf au même prix, 1.000 fromages de Hollande faisant 15.000 livres et pour la boisson 1.800 tonneaux de vin à 100 livres, 800 tonneaux d'eau de vie à 200 livres. Il fallait également, selon eux, 1.000 barriques d'huile à brûler et 100 pipes d'huile d'olive à 500 livres pièce. Enfin, des couteaux, des haches, des serpes, du plomb à giboyer, des fusils, de la poudre et aussi des médicaments (43).

Du coup c'était la fortune pour les campagnes et les bonnes villes. Il n'était guère de province dont les cultures et les manufactures ne devaient profiter de la prospérité des îles.

On y vendit, en effet, les vins de Frontignan, de Champagne, de Tonnerre, de Blois, de Cap-Breton, de Cognac, de Nantes et de tous les pays de la Garonne et de la Dordogne, notamment de Cahors et de Montauban (44). On expédia les farines de Moissac et de Nérac, spécialement préparées pour supporter la longue traversée de l'Atlantique. Les toiles de Bretagne, de Morlaix (45), de Pontorson et de Laval en particulier, de Cholet, de Cambrai, de Marigny, de Barbézieux et de Vimoutiers; les ras de Saint-Maur aussi eurent un nouveau débouché. Carcassonne et le Languedoc envoyèrent leurs draps, Rennes son fil et Rouen ses toiles, son bazin et ses faïences. Lorsque les planteurs se furent enrichis, Paris leur expédia ses glaces, ses toiles imitation de Hollande et ses mille superfluités; Caen, Le Havre, Le Puy et les villes des Flandres de fines dentelles (46). La Provence se défit à bon compte de ses huiles, de ses savons, de ses vins et de ses prunes, qui faisaient la renommée de Brignolles. Pendant quelques années, l'Aunis, la Saintonge et la Guyenne fournirent les îles même en viande de bœuf. Colbert leur avait fait accorder par le roi de fortes primes dans l'espoir de mettre fin aux envois de bœuf salé d'Irlande, dont les colonies faisaient leur principal aliment. Au milieu du XVIII^e siècle l'idée fut reprise et l'on créa à Bordeaux et en Périgord des entrepôts de chairs salées, que ravitaillèrent non seulement les pays environnants, mais encore ceux de Montauban et le Béarn avec ses viandes d'Orthez, de Salies et de Bayonne (47). Enfin, les sucriers des îles exigeaient des armateurs

(43) Mémoire des moyens..., 1663, F²1.

(44) Etat des entrées et des sorties des différents ports dépendant de la direction de Nantes, 1728. Arch. de la Loire-Inférieure, C. 706.

(45) BOURDAIS (E.), « L'industrie et le commerce de la toile en Bretagne du xv^e au xix^e siècle. » *Annales de Bretagne*, t. XXII, 1906-7, p. 264 et suiv.

(46) Etat des entrées et des sorties..., Nantes, 1714, C. 706.

(47) Extrait des registres de l'hôtel commun de la ville et cité de Bordeaux..., 17 janvier 1741, Gironde, C. 1632, pièce n^o 336.

le transport de poteries, de chaudières, d'ardoises, de futailles et de tous les accessoires indispensables au fonctionnement de leurs manufactures (48).

Le pays entier participait à un commerce où l'on gagnait en moyenne 100 0/0 « sur quelle marchandise que ce soit ». « Il est certain que ce commerce donne la subsistance à plus de quatre cent mille personnes en France, sans compter la décharge que la province de Guyenne, la Saintonge, l'Aunis et le Poitou et particulièrement la Bretagne trouvent du superflu de leurs denrées, qui sans ce commerce leur demeureraient sur les bras et ne pourraient payer les charges publiques (49). »

Les Antilles enrichissaient non pas seulement les ports, mais les provinces maritimes tout entières (50). La plus grande aisance, avec laquelle on y percevait les impôts, en était le signe indubitable. C'était pour la Cour un motif de plus pour favoriser le nouveau commerce (51). « Si les raffineurs de la Rochelle et de Bordeaux envoyaient ici des bastiments, écrivaient les administrateurs des colonies, ils faciliteraient dans ces provinces le paiement des tailles par l'achat des marchandises, qu'ils y feraient pour envoyer aux isles, ce qui donnerait occasion dans ces provinces à un plus grand débit des denrées qui y croissent. M. Colbert l'avait tellement connu et si bien gousté cette raison, que quelques jours avant sa dernière maladie il avait ordonné à M. de Bellinzani, en présence de M. de Blénac, de prendre un ordre chez M. le marquis de Seignelay pour qu'il ne vînt plus aux isles que dix navires nantais, afin que les marchands de La Rochelle et Bordeaux puissent faire le commerce le plus considérable des isles et transporter les denrées qui croissent dans ces provinces ». Nous ignorons si cet ordre fut exécuté, mais nous savons que Bordeaux, qui, dès 1676, envoyait à peu près autant de vaisseaux que Nantes à la Martinique, entrepôt général des petites Antilles, devint en peu de temps, comme nous le verrons, le port par excellence du commerce des îles.

A la fin de l'ancien régime, la consommation des îles en produits du sol et des manufactures de la France s'élevait année

(48) 2 novembre 1682. Arch. Nat. Col. F^o248, p. 733.

(49) Mémoire sur l'état présent du commerce aux isles de l'Amérique, 1690, Col. C^o2.

(50) Mémoire des maires et échevins de la ville de Nantes, 1756, Loire-Inférieure, C. 737.

(51) Les droits perçus, en outre, par le roi sur les denrées coloniales s'élevaient à 2.500.000 l. au début du XVIII^e siècle. (Aff. Etrang. Mém. et Doc. Amérique VI, fol. 367. Mém. de 1722) et dépassaient 11.000.000 en 1775. (Tableau des ports, marchandises..., 1775. Col. C^o18.)

(52) Mémoire pour le Roi, 6 mars 1686, C^o14.

commune à 50.000.000 au moins de livres tournois, « prix marchand (53). »

3° *Les relations interprovinciales.*

Ce véritable réveil de l'activité économique du Pays se manifestait plus visiblement encore. Celui-ci était traversé par un courant de vie nouvelle ; ses routes et ses fleuves allaient servir au transport des denrées, qui s'acheminaient vers les ports d'embarquement, ou des barriques que l'on dirigeait au contraire vers l'intérieur du royaume pour le ravitaillement des raffineries et la fourniture des marchands.

De Nantes, de Bordeaux et de Marseille, les produits des îles se répandaient dans toute la France. Paris et Lyon constituaient deux centres principaux, d'où rayonnaient les convois dans les pays circonvoisins.

La longueur et le trajet de la Loire conférait au port de Nantes un privilège certain, dont il avait profité de toute antiquité. Les affluents nombreux permettaient d'atteindre les régions les plus éloignées. Grâce à la Sèvre, à l'Erdre et au Maine, les marchandises de Nantes parvenaient en Anjou, dans le Maine et le Vendômois. Les rivières de Tôué et de la Dive conduisaient « dans tout le pays de Montreuil-Bellay et Thouars. » Enfin, « à Montsoireau, la Loire reçoit la Vienne, qui par l'union qu'elle a avec le Clain, qui passe par Poitiers, et le Vinéon, qui sort du Limouzin, et la Creuse, qui vient des confins de Berry, donne commerce avec le Poitou jusqu'à Châtellerault, passé lequel lieu lesdites rivières ne sont point navigables, d'où l'on transporte jusqu'à Poitiers et à Limoges par terre ». Par l'Indre et le Cher, la Touraine et le Berry dépendaient encore de Nantes.

« A Briare, proche Gien, par le canal qu'on y a fait, on a donné communication à la Loire avec la Seine et, par conséquent, facilité le transport des marchandises à Paris, qui consomme si prodigieusement de toutes choses. »

« A Nevers se fait l'union de l'Allier avec la Loire, qui traverse l'Auvergne et le Bourbonnais et fait que ces deux provinces peuvent faire commerce dans la rivière de Loire. Finalement, la source et le commencement de la Loire n'étant esloignée de Lyon et de Rhosne que de 12 lieues, on reçoit et on envoie fort aisément les marchandises de l'Orient par la Méditerranée dans toutes les villes et provinces voisines de Loire (54). »

(53) [TOLOZAN], *Mémoire sur le commerce...*, déjà cité, 1789, p. 54.

(54) Autre mémoire du sieur DESCAZEUX, député de Nantes au Conseil Royal du commerce, 1700, Loire-Inférieure, C. 699-700.

Les sucres, les indigos et les rocous destinés à Lyon empruntaient donc cette voie. Ils remontaient jusqu'à Roanne d'où on les faisait gagner Lyon en traversant les montagnes en charroi. Quelquefois on leur faisait descendre le Rhône jusqu'à Baucaire ou à Marseille.

Les sucres achetés par Rouen remontaient également jusqu'à Briare pour emprunter le canal de la Loire à la Seine. C'est leur passage à Orléans qui aurait donné l'idée de monter des raffineries en cette ville (55).

La Rochelle fournissait aussi les raffineries d'Angers et de Saumur, soit par la route de Châtellerault, soit par bateaux en passant par Nantes. Elle fournissait par mer la Picardie et par suite la Champagne (56).

Les cargaisons débarquées à Bordeaux se débitaient en Guyenne, en Languedoc et en Béarn. Elles gagnaient la Méditerranée par le canal de Languedoc et se répandaient en Espagne, à moins qu'elles ne remontassent le Rhône jusqu'en Savoie et en Suisse. Cette dernière navigation, si difficile et si longue, s'accomplissait couramment (57). Les sucres raffinés étaient transportés dans des balles de toile de 150 l. chaque et, passant par Toulouse et Agde, s'arrêtaient souvent à Beaucaire, où ils faisaient concurrence à ceux de Marseille, qui y étaient voiturés dans des caisses. Mais ces derniers étaient plus beaux et plus blancs, « à cause de quantité d'eaux vives qu'on ne trouve pas à Bordeaux (58). »

Lyon était approvisionné par Marseille, naturellement, par Nantes ou La Rochelle, comme on l'a vu, enfin par Rouen, dont les sucres passaient de la Seine à la Loire par le canal de Briare (59).

Ainsi, fleuves et cours d'eau étaient presque tous remontés par les lourdes péniches chargées de denrées coloniales.

Au surplus, la production des îles ayant dépassé très rapidement la consommation du royaume, il fut nécessaire de porter à l'étranger les sucres, qui avaient été raffinés. La permission fut étendue d'une manière générale aux sucres bruts en 1717.

Mais l'écoulement de ces produits dans les pays voisins était assez difficile. Les sucres hollandais étaient, en effet, préférés aux nôtres en Lorraine, en comté de Bourgogne, dans la principauté

(55) Observations sur le mémoire du député de Rouen. Loire-Inférieure, C. 733.

(56) Consommation des sucres bruts, 1714, Loire-Inférieure, C. 730. Autre calcul de ce à combien revient un cent de sucre raffiné 1684, Loire-Inférieure 733.

(57) Représentation du Fermier, 1698, C.^{8B2}. Mémoire sur l'état du commerce aux îles d'Amérique, 1690, C.^{8B2}.

(58) Arch. de la Gironde, C. 4268, fol. 48-49. Le voyage de Bordeaux à Agde coûtait 3 l. 10 s. 4 d., compris l'entrepôt à Agde.

(59) Le voyage coûtait 48 l. 10 s.

de Sedan, en Rhénanie, en Suisse et jusqu'en Savoie. La traite s'en faisant par la Moselle et le Rhin. Le peu de droits qu'ils acquittaient en cours de route et la faiblesse du prix de revient en permettaient la vente à très bon marché. On les payait à Dôle 35 l. 5 s. le cent et à Genève 38 l. ou 39 l., tandis que nous exigions, à Dôle 41 l. 15 s. pour les sucres de Marseille et à Besançon 46 l. pour les sucres de Bordeaux, de La Rochelle et de la Loire. Nous nous efforcions cependant de gagner les pays allemands en remontant la Sarre. Louisbourg, en Lorraine, était le grand passage pour les villes d'Allemagne situées sur le Rhin et le Mein. Marseille, surtout, tentait de s'implanter dans ces territoires, mais les frais de transport étaient très grands. Quant à Nantes, elle n'y pouvait envoyer à cause des droits d'Ingrande. Mais Rouen fut en mesure de le faire. Les barriques étaient portées par eau ou par terre à Reims et de là à Nancy, à Metz ou à Pontavert, d'où elles gagnait Strasbourg. En bifurquant sur Sedan, elles se répandaient dans le Luxembourg.

Les raffineurs de la Loire parvenaient aussi en Allemagne en remontant le fleuve jusqu'à Digoin, d'où ils passaient dans les vallées de la Saône et du Doubs. Montbéliard servait d'entrepôt et les sucres étaient diffusés dans les pays de l'Est. Les manufactures de Bordeaux elles-mêmes alimentaient ces régions, grâce au transit du Rhône (60).

Par un effet direct du commerce des Antilles, une animation nouvelle régnait dans tout le pays et les provinces les plus éloignées communiquaient entre elles.

4° *Le relèvement de la marine.*

On conçoit aisément que l'accroissement de la production et de la consommation ait eu pour conséquence une augmentation considérable de notre marine.

Alors qu'en 1664 la navigation au long cours était complètement déchue, plus de cent vaisseaux marchands, après 1680, allaient aux îles chaque année (61). En 1690, on en comptait deux cents, « depuis environ 100 jusques à 300 tonneaux, qui occupent plus de 7.000 matelots » (62).

En comparant l'inventaire des vaisseaux du royaume, achevé en 1704 (63), avec celui de 1664, on mesure le chemin parcouru

(60) Mémoire sur les sucres des îles, 1685. Arch. Nat. Col. F²04.

(61) Discours sur l'état passé et présent des îles, 1684. Col. C⁰⁰1.

(62) Mémoire sur l'état présent du commerce aux îles, 1690. Col. C³B2. « Indes Occidentales ». Aff. Etrang. Mém. et Doc. France, 2017, fol. 72-77.

(63) Etat des vaisseaux et autres bâtiments marchands..., 1704. Arch. Nat. F¹²1641. (Cf. GABORY, « La marine et le commerce de Nantes au XVII^e et au commen-

en quarante ans. En 1704, Nantes possède 1332 navires, dont 151 vaisseaux, au lieu de 89 en 1664 ; Bordeaux en a 664, au lieu de 154 ; Marseille 463, au lieu de 21 ; Saint-Malo 417, au lieu de 148 ; Le Havre 570, au lieu de 148 ; Dieppe 269, au lieu de 121 ; Dunkerque 261, au lieu de 87 ; etc... Au total le royaume possédait 8.295 navires, au lieu de 2.368. Mais au milieu du XVIII^e siècle, notre flotte devait sensiblement diminuer en conséquence des guerres. Nous ne disposions plus, en 1743, que de 5.308 vaisseaux, jaugeant 269.909 tonnes. Dans ces derniers nombres entraient 3.365 bâtiments de 45 tonneaux environ destinés au cabotage. Notre flotte de haute mer se réduisait à 1.934 vaisseaux, déplaçant 185.784 tonneaux (64).

A première vue, il semblerait que le commerce des îles ne tenait pas dans l'ensemble du trafic la place, que nous lui attribuons. Pour 266 navires employés à ce négoce, il y en avait 558 pour l'Italie et le Levant 270 pour l'Espagne 114 pour la Hollande, l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande 43 pour le Nord, 7 pour les Flandres 350 pour Terre-Neuve, 17 pour les Indes et le Sénégal 60 pour la Guinée et 25 pour le Canada. Mais si on considère ce tableau de plus près, on s'apercevra aussitôt que le tonnage des vaisseaux destinés aux îles était de beaucoup le plus important. Il atteignait le chiffre de 47.884 tonneaux, tandis que les 350 voiliers consacrés à la pêche de la baleine parvenaient péniblement à 33.500 tonneaux, et les 163 embarcations qui partaient à la pêche du hareng, ne donnaient qu'un total de 8.434 tonneaux. Quant aux autres navires reliant la France avec les divers pays de la Méditerranée et du Nord, ils composaient une flotte de 52.973 tonnes. Mais nous allons précisément montrer, que l'ensemble de ces bâtiments servaient à un commerce qui n'existait qu'en fonction de celui des Antilles. Exception faite du trafic avec le Levant et avec l'Espagne (65), presque tout notre commerce extérieur dépendait de Saint-Domingue et de la Martinique. D'ailleurs, soit dit en passant, les rapports que les Provençaux, les Malouins et les Nantais (grâce aux sucres et aux cacao) entretenaient avec les Espagnols, — avec ceux de Cadix en particulier — n'étaient qu'une vaste contrebande en deux phases avec les colonies du Mexique et de l'Amérique du Sud (66).

cement du XVIII^e siècle » (1661-1715), dans *Annales de Bretagne*, t. XVII, 1901-1902, p. 397.

(64) Evaluation par tonnage pour le rétablissement dans sa plénitude du droit d'ancrage ». Sept. 1743. Arch. Nat. F121642.

(65) 270 navires représentant 18.435 tonneaux accomplissaient le voyage deux fois par an.

(66) «Ce mémoire a été dressé par M. de Lagny ». Aff. Etrang. Mém. et Doc. Franc. (commerce), 2017. fol. 119 et suiv. — et SÉE (H.), *Documents sur le commerce de Cadix*, Paris, 113 pages.

Au surplus, le nombre de nos vaisseaux employés au commerce des îles augmenta considérablement dans la deuxième moitié du siècle. Aux environs de 1750 il atteignait 400 (67), en 1775 il dépassait 550 (68) et en 1788, 686 bâtiments, jaugeant 199.122 tonneaux (69), avaient traversé l'Atlantique.

5°-*La conquête des marchés du nord*

Nos propres besoins nous auraient peut-être incités un jour à entrer en relation avec les régions du Nord de l'Europe. Ce furent les nécessités du ravitaillement des Antilles qui nous forcèrent dès la fin du XVIII^e siècle à recourir à ces pays, tandis que nous trouvions dans les denrées coloniales elles-mêmes la monnaie d'échange indispensable pour inaugurer un pareil commerce.

Nous manquions de beurres, de fromages et de viande, mais les Irlandais, les Anglais et les Hollandais en avaient à revendre. De même pour le charbon de terre nécessaire aux sucreries, pour le fer et l'acier ; de même encore pour les lainages, les cuirs et les draps. Il fallait aussi à nos îles des bois de construction, des planches ou des merrains et du sapin, dont la Scandinavie surabondait. Quant au cuivre, au plomb, à l'étain, nous en étions totalement privés, donc obligation pour nous d'acheter ces diverses matières.

Le France était riche, par contre, en vins, en eau-de-vie, en fruits variés, en sels, en marchandises fines et en quelques produits manufacturés (70). Nous possédions là, — surtout dans les vins et dans les sels — des éléments susceptibles de soutenir nos premières tentatives. Il faut croire, pourtant, que c'était bien insuffisant, puisque les rares vaisseaux venant de Hambourg aux alentours de 1680 devaient encore très souvent s'en retourner à vide (71).

Cherchons donc à déterminer dans quelle mesure nos rapports avec les Antilles favorisèrent notre commerce avec les nations étrangères.

Qu'allions-nous prendre en Irlande ? Du bœuf salé, dont la métropole ne faisait aucun cas, du beurre, du suif et des chan-

(67) Observations des directeurs du commerce de la province de Guienne. Loire-Inférieure, C. 725-726.

(68) Tableau des ports..., déjà cité, 1775, Col. C⁸B18.

(69) Importation faite dans les ports de France, 1788, Col. C⁸B18.

(70) Mémoire sur l'état présent du commerce de France, 1701. Bibl. Nat. n. a. f. 885, p. 126.

(71) *Aff. Etrang. Mém. et Doc. France (commerce)*, 2017, fol. 112-167.

delles, que réclamaient nos colonies (72). Nous les obtenions grâce à nos sels et à nos vins (73).

Qu'était-ce que le trafic avec l'Angleterre, sinon celui des beurres, de la laine et du charbon de terre, dont nous adressions une grande part à nos colonies ?

Quant aux nombreux produits, bœuf salé, beurres, cuivres, étains, cuirs, planches de toutes qualités, que nous attendions des Hollandais — simples intermédiaires le plus souvent — nous les recevions en échange de café, de confitures, de cacao, de coton, d'indigo, de gingembre et de sucres surtout, car ils en raffinaient des quantités énormes (74). Nous tirions d'eux également les « cauris indiennes » et autres étoffes que nous allions porter en Guinée (75).

En ce qui concerne le commerce avec les pays du nord et de la Baltique, il prit naissance à l'époque précise où nos établissements des îles s'étant consolidés exigeaient pour leurs constructions des bois de toutes espèces.

C'est aux environs de 1685 (76) qu'on commença à Nantes « à pénétrer le commerce du Nord, c'est à-dire de Dantzic, Ceunisbergue, Riga et autres endroits, où les Hollandais portent les vins, eaux-de-vie et sirops de France. Avec le temps on s'y rendra plus habiles » (77).

Dès 1725, en effet, les rapports avec ces divers pays étaient parfaitement établis. Nantes y envoyait 118.833 livres de café, 712.000 l. de sucre terré, 654.000 de sucre teste et 2.300.000 de sucre brut, 188.000 l. de sirops, 146.000 d'indigo et 25.000 de rocou. Dix ans plus tard, ces chiffres étaient 669.762 pour le café, 5.874.000 pour le sucre brut, 1.040.000 pour le sucre teste. Il faut y ajouter des quantités notables de coton, de cacao et de gingembre. Le Danemark et la Suède recevaient aussi du café, du sucre, de l'indigo et du gingembre, contre du cuivre, du fer, du goudron, du chanvre cru et du bois de sapin (78).

En 1774, le consul de Prusse et les négociants de Nantes protestaient contre l'affirmation qu'il n'y avait aucun trafic entre cette ville et la Baltique. « Il vient fréquemment des navires prussiens de Kœnigsberg et Memel, chargés de froment, de seigles,

(72) Mémoire des négociants de Nantes pour être porté au Conseil de Commerce, 1726 ou 1727. Loire-Inférieure, C. 735.

(73) Les idées générales du commerce de Nantes Loire-Inférieure, C. 699-700.

(74) Entrées et sorties..., direction de Nantes, 1740, Loire-Inférieure, C. 706.

(75) Mémoire des négociants de Nantes, *supra*, C. 735.

(76) Mémoire sur l'état présent du commerce..., déjà cité, 1690, Col. C⁸B2.

(77) Les idées générales du commerce..., *supra*, C. 699-700.

Lorsque pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les pays du Nord furent interdits aux navires, Nantes tourna son activité vers Bayonne et l'Espagne et ne cessa dès lors d'y écouler des sucres et surtout des cacaos. (Arcy, déjà cité, p. 12.)

(78) Etats des entrées et sorties..., de 1728, 1730 et 1740. Loire-Inférieure, C. 706.

de lins et de bois, et il s'expédie annuellement plusieurs navires pour Stetin avec des eaux-de-vie, sucres, sirops, mélasses, café et indigos (79). »

Hambourg, qui comptait alors une trentaine de raffineries, venait y chercher aussi des quantités considérables de sucre. Cette ville, bon an mal an, tirait de France plus de 50.000 barriques, sans parler du café et de l'indigo. Et elle les répandait jusqu'en Russie et en Finlande (80).

« Nous serons frappés d'abord par ce fait, écrit M. Gaston Martin (81), que toute cette prospérité est directement ou non déterminée par le trafic des îles. C'est lui qui, conjugué avec les ventes des Indes, fournit les denrées principales de l'exportation et notamment les sucres ; c'est lui aussi qui ouvre aux marchandises venues des autres régions européennes toutes sortes de débouchés, que la France seule serait insuffisante à procurer. L'essor du port de Nantes apparaît de plus en plus comme dépendant de l'exploitation des colonies ».

Si l'on fait le détail des cargaisons expédiées de Bordeaux, on aboutit à la même conclusion. Suivant un état des sorties de 1751, ce port avait chargé pour le Danemark, du café, de l'indigo, du sucre, des vins, des pruneaux, des eaux-de-vie ; pour la Suède, du sucre, du café, des indigos, et des vins ; pour le Nord, du café, du gingembre, de l'indigo, des prunes, des eaux-de-vie et des soieries valant près de onze millions. La Russie avait reçu des cafés, de l'indigo, du sucre, des vins et des eaux-de-vie. Enfin, certains pays proches, Flandre autrichienne, Suisse, Savoie et Italie s'étaient approvisionnés exclusivement en produits des Antilles (82).

Ainsi, notre commerce avec la Hollande et plusieurs de nos voisins, et surtout le trafic avec la Scandinavie et la Baltique dépendaient étroitement du commerce des îles à sucre. C'était d'ailleurs une vérité partout reçue, que les deux tiers des produits de nos colonies, représentant 70.000.000 de livres tournois sur 110, étaient portés hors des frontières (83). « C'est l'étranger qui

(79) Assemblées particulières du commerce. Nantes, C. 589, p. 302.

(80) Mémoire de la Chambre de Commerce de Lyon, 13 avril 1756, Loire-Inférieure, C. 737.

(81) GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIII^e siècle*, Nantes, librairie ancienne et moderne, 1928, p. 213.

(82) Il avait expédié en Angleterre 5 millions de marchandises en mercerie, soies, vins, eaux-de-vie et cacao ; en Espagne, des merceries, toileries, draperies ; du sucre, du cacao, du rocou et du gingembre ; en Hollande, du sucre, du café, des indigos, des vins, des eaux-de-vie et des merceries, valant 7.800.000 livres. Tableau des importations et des exportations des denrées et marchandises... de 1750 à 1758. Archives de la Gironde, C. 1638.

(83) Observations des directeurs de la province de Guienne, Loire-Inférieure C. 725-726.

fait la principale consommation de toutes les denrées, qui viennent de nos colonies, lesquelles sans ce secours seroient à charge à la France (84). »

« Le commerce des colonies (c'est-à-dire des îles) écrivaient en 1756 au Garde des Sceaux les négociants de Nantes, est devenu peut-être le trône de tout le commerce du royaume. Il a la plus grande influence sur notre agriculture et nos productions, tant par l'exportation qu'il favorise pour la subsistance et les besoins des colons de farine, vins, eaux-de-vie, lins, chanvres, charbons, bois, merrains, feuillards, fer, plomb, légumes, etc..., que par la consommation immense des étrangers de tous les pays et de toute condition, que ce commerce attire dans le royaume ; enfin par l'enlèvement que font du superflu de nos sels, vins et eaux-de-vie une multitude de navires des autres nations, que les denrées de nos colonies appellent dans nos ports (85). » Et cela, nous pensons l'avoir montré, était parfaitement vrai.

Que feraient Le Havre, Bordeaux, La Rochelle, Bayonne et les autres qui trafiquent dans nos îles sans ce commerce ? interrogeaient en 1727 les planteurs de la Martinique (86). Les cultures des Antilles avaient fait la fortune de toutes nos villes maritimes.

III. EFFETS SOCIAUX DU COMMERCE DES ANTILLES

1° *L'extension et l'enrichissement des villes.*

Tandis que dans les îles se fondaient et se développaient de riches cités commerçantes, telles que Port-au-Prince, Le Cap, Saint-Pierre, les anciens ports de la métropole s'agrandissaient et se transfiguraient.

Nous ne dirons qu'un mot de Nantes, dont l'histoire économique a fait l'objet déjà de deux excellents ouvrages (87) et de plusieurs études. « Nantes fut le grand port d'attache des négriers et les magnifiques palais qui restent encore dans les îles et sur les quais de la ville témoignent des richesses acquises par le commerce du « bois d'ébène » (88).

Les créations urbaines de l'intendant Graslin ne firent égale-

(84) Observation de la Chambre de Guyenne..., C. 725-726.

(85) Très humbles représentations du commerce de Nantes à Mgr le Garde des Sceaux, 25 mars 1756, Loire-Inférieure, C. 737.

(86) Réponse de la Martinique au mémoire de Nantes, 1727. Arch. Nat. Col. C^o39.

(87) GABORY (E.). « La Marine et le Commerce de Nantes », déjà cité..., *Annales de Bretagne*, t. XVII. — GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIII^e siècle...*, déjà cité, Nantes, 1928. — « Nantes, la ville et l'industrie », *Annales de géographie*, n^o 213; 15 mai 1929

(88) VIGNOLS, cité par GABORY, p. 271.

ment qu'exprimer la prospérité du commerce des Antilles. Le maire et les échevins de la ville n'hésitent pas, en 1756, à affirmer que si la crise, traversée par ce négoce, devait se prolonger, cela « renverserait tout d'un coup les projets utiles qu'on a commencés pour rétablir la navigation de la Loire et pour embellir la ville (89). » Les habitants, d'ailleurs, déclaraient, dès 1685, qu'il était « connu de tout le monde qu'il ne restait presque plus de commerce de mer à Nantes, que celui des isles de l'Amérique » (90). En 1714, elle y était entièrement adonnée et faisait à elle seule une bonne moitié du commerce des Antilles (91).

La répercussion ne fut pas moins vive à Bordeaux.

Jusqu'en 1670 les armements ne s'y étaient jamais faits que pour l'Angleterre, les Flandres, quelquefois la Hollande et Hambourg. Le plus gros trafic se faisait avec les côtes de Bretagne (92). En 1673, le mouvement s'intensifie vers Ostende, Hambourg, Londres et Boston, On va même à Stockholm (93). Or, depuis deux ans des relations avaient été nouées avec les îles. « Voyage au long cours », telle est la mention, sous laquelle on relève en 1671 treize traversées accomplies par huit navires de 50 à 150 tonneaux.

En 1672, on peut signaler quinze expéditions effectuées par des vaisseaux déjà plus puissants : on en remarque un jaugeant 200 tonneaux et un second de 180 tonneaux (94). Le mouvement s'accélère rapidement. A partir de 1675, vingt-deux bâtiments font le voyage (95). En 1682, les armateurs poussent jusqu'à Lubeck et Dantzic (96). L'année suivante trente navires partaient pour les îles (97) ; les relations avec le nord s'affirment aussitôt : Lubeck, Copenhague, Stockholm, Riga apparaissent dans les registres de l'Amirauté (98). Les liens avec la Hollande deviennent aussi des plus solides. En 1690, Bordeaux envoie aux îles 70 bâtiments (99). Au début du XVIII^e siècle, ce port était devenu le rendez-vous de toutes les nations d'Europe (100).

(89) Copie du mémoire des maire et échevins de la ville..., 1756. Loire-Inférieure, C. 737.

(90) « Le commerce des isles... », 1688, placard imprimé. Arch. Nat. Col. C⁸B1.

(91) Consommation des sucres bruts, 1714, déjà cité. C'est une nouvelle preuve que le commerce extérieure dépendait des Antilles.

(92) Registres de l'Amirauté de Guyenne. Arch. départ. de la Gironde 6^e213, 6B216, 6B219, 6B282, 6B283, 6B284, 6B285.

(93) 6B287. Année 1673.

(94) Registre de l'Amirauté 6B65. Année 1672.

(95) — 6B66 et 67, années 1676, 1677, 1678, 1679.

(96) — 6B296, année 1682.

(97) — 6B70. — Etait-ce un effet de l'ordre de Colbert limitant les Nantais ?

(98) — 6B289, année 1683.

(99) — 6B74, année 1690.

(100) — 6B78, année 1710.

Malheureusement, les approches de la Garonne étant des plus difficiles, presque tous les vaisseaux allaient reconnaître La Rochelle. puis venaient par groupes jeter l'ancre à Bordeaux. Ils arrivaient fréquemment dix, vingt, trente à la fois, ce qui rendait les déchargements extrêmement malaisés. « La quantité de sucres et autres denrées, écrivaient les négociants vers 1730, sont si abondantes, qu'il arrive souvent qu'on ne trouve point de magasins dans la ville pour les retirer : il faut donc nécessairement les placer dans des chambres à loyer, et comme une seule cargaison en remplit un grand nombre, on comprend aisément quelle quantité prodigieuse de chambres sont embarrassées par plusieurs cargaisons. Le premier inconvénient à observer à cet égard regarde la police de deux manières : 1^o) Il est contre le bien des habitants d'une ville aussi peuplée que Bordeaux, que les citoyens qui habiteraient les chambres en seraient pour ainsi dire chassés par les marchandises de l'Amérique ; 2^o) le négociant est par là obligé de faire rabattre ses futailles dans les rues et le nombre des futailles, des commis, des manœuvres embarrassent ainsi tellement les rues qu'elles en deviennent souvent impraticables ». C'est en vain que les jurats avaient interdit de déposer les sucres dans les rues, car les marchands eussent été « accablés de différents loyers par la quantité immense des chambres qui leur sont nécessaires pour les cargaisons ». C'était la confusion et le gâchis. Le commis qui avait les clefs ne savait où donner de la tête. Le négociant ne pouvait surveiller ses marchandises, « entassées pêle-mêle dans de petites chambres ou exposées dans des rues publiques, autour desquelles le menu peuple se rassemble toujours et cause souvent du désordre. » Aussi souhaitaient-ils que l'on pût porter les denrées « dans de grands et magnifiques magasins, qui sont hors de la ville tout le long de la rivière aux Chartrons et la Paludate », de telle sorte que le négociant ne fût jamais obligé de s'écarter du centre de son commerce (101).

On n'eût pu mieux exprimer le désir de la création d'un quartier d'affaires — qui devait se former, en effet, spontanément mais lentement. La fortune s'était abattue sur la ville et celle-ci en avait comme le vertige. Ainsi qu'il arrive, elle souffrait de ne pouvoir pas se distendre assez vite pour contenir une vie aussi intense et si nouvelle. Crise de croissance, commune à tous les centres de commerce et d'industrie.

La circulation des marchandises commandait de larges et de belles avenues ; les bénéfices prodigieux, que laissait le commerce,

(101) Mémoire pour les négociants de Bordeaux qui font le commerce de l'Amérique. Imprimé après 1730, Loire-Inférieure, C. 735.

permettaient les constructions élégantes et les nobles perspectives. Toute la ville de Tourny était en puissance. A la cité étriquée du moyen-âge allaient se juxtaposer un vivant faubourg de gens d'affaires et un quartier luxueux de bourgeois enrichis.

Bordeaux avait été favorisé comme Nantes par la prospérité de son arrière-pays. Les provinces voisines fournissaient tout ce qui était nécessaire aux cargaisons — exception faite de bœuf salé et de beurre, que les Anglais et les Irlandais venaient apporter. Inversement, elles constituaient un débouché immense pour les sucres (102). La Saintonge, l'Aunis, le Languedoc et « les campagnes enclaves dans l'enceinte de trente lieues à la ronde » dépendaient du grand port (103). En 1752, il exportait aux îles des cargaisons dépassant la valeur de 5.500.000 l. et il en recevait qui atteignaient 13.000.000 (104). Cent seize navires avaient fait la traversée et onze étaient allés en Guinée. La Hollande, seule, soutenait avec lui un commerce, qui s'en approchât et nous avons vu qu'il n'était lui-même qu'un négoce auxiliaire. En se reportant aux tableaux statistiques publiés par M. Malvezin et en comparant les importations de nos colonies et nos exportations dans les différents pays d'Europe, le parallélisme qui existe à un an d'intervalle entre leurs mouvements éclate à tous les yeux.

Quoique la ville s'étendit sans cesse, le commerce croissait encore plus vite qu'elle. « Le volume des cafés venant des îles est si considérable que les entrepôts publics ne sont pas plus possibles à leur égard que pour les autres denrées des îles (105). » La situation en 1762 était la même qu'en 1730. Grâce aux Antilles, la ville avait gagné de 1750 à 1758 dans son commerce avec l'étranger 194.000.000 de livres tournois (106).

Marseille elle-même, que sa position semblait devoir soustraire aux influences des Antilles, se détourna un peu du Levant, dont elle avait le « privilège », en faveur des îles de l'Amérique. Dès 1671, ses négociants se préoccupaient de débiter dans ces nouveaux pays leurs vins et ceux de Corse, les serges de Nîmes et de Montpellier, les savons de Castres et de Marseille, de Gênes et d'Alicante, villes avec lesquelles ils étaient en rapport. Les figues, les raisins, les amandes et divers matériaux pouvaient parfaire les cargaisons. Ils s'engageaient aussi à envoyer des œufs de vers à soie et des mûriers blancs, ainsi que des graines de poivrier,

(102) Aff. Etrang. Mém. et Doc. France (commerce), 2017. fol. 168-202.

(103) Charbons..., Arch. de la Gironde, C. 1638.

(104) Inventaire des archives de la Gironde, par Brutails, C. 4387 et 4390.

Cf. MALVEZIN (Théophile), Histoire du Commerce de Bordeaux, 4 vol. Bellier, 1892.

(105) Projet de règlement, décembre 1762, Gironde, C. 4381.

(106) Exportations de Bordeaux, déjà cité, Gironde, C. 1638.

de muscadier, d'iris et de girofler. Ils proposaient enfin de tenter la traite des Mores vers le Levant et la Barbarie pour les substituer aux nègres (107).

Marseille devint rapidement, grâce à son statut spécial, un centre de contrebande incroyable. Sur 1.400 à 1.500 caisses déclarées à l'entrée, on n'en déclarait pas 300 à la sortie pour les pays voisins ou étrangers. Le sucre était porté par des « casines » dans les bastides des environs, puis il sortait en fraude par une infinité de ports « obliques » dans des barques, qui allaient aborder sur les côtes de Languedoc. Le tabac faisait le voyage inverse de la Guyenne jusqu'à Marseille, d'où on le faisait passer en Italie et au Levant. Le fermier dans tous ses bureaux faisait un commerce moins important. Ces Marseillais étaient imprenables, car si on les rencontrait en mer avec leur chargement frauduleux, ils déclaraient revenir au port, et s'ils naviguaient à vide, ils disaient avoir déchargé au lieu de destination régulier et produisaient un certificat, que, pour un écu, ils avaient obtenu des officiers publics de ladite ville, lesquels ne le refusaient jamais. Tous les épiciers de Provence, de Languedoc, de Roussillon étaient approvisionnés par ces lascars et leurs prix de vente le démontraient (108).

Marseille, qui en 1675, n'envoyait pas aux îles une dizaine de navires, y adressait au milieu du XVIII^e siècle une trentaine environ. Elle était plus particulièrement en relation avec la Martinique, où ses bâtiments finirent à la fin du siècle par être aussi nombreux que ceux de Bordeaux. Mais à Saint-Domingue, ils l'étaient trois fois moins (109).

Les négociants de Bordeaux, en exagérant les faits, se plaignaient vivement de leur voisinage dans les rades des Antilles. « Le commerce, qui se fait dans le port de Marseille, a tellement franchy les bornes qui luy avaient été prescrites, qu'aujourd'huy il n'en a plus : il envoie dans nos colonies autant de vaisseaux qu'il en peut armer et leur prodigieuse grandeur jointe au grand nombre équivaut sans contredit au nombre de ceux qui s'expédient icy pour nos colonies (110). »

En 1776, il est vrai, une centaine de navires revenant des îles, tous de fort belle taille pour l'époque, car ils jaugeaient de 200 à 700 tonneaux, avaient ancré à Marseille.

Dans son commerce général, dont le montant total atteignait 358 millions, le trafic du Levant était évalué à 92 millions et celui

(107) Mémoire touchant le commerce que peuvent faire les négocians de Marseille, 7 juillet 1871, Arch. Nat. Col. F1515.

(108) Mémoire sur les sucres, déjà cité, 1685. Col. F2^o4.

(109) Tableau du commerce..., 1775. Col. C^oB18 et relevé général des navires, 1785, Loire-Inférieure, C. 724.

(110) 17 juin 1745, Gironde, C. 4263.

des Antilles à 40 millions de livres tournois. Le commerce des Indes ne se chiffrait qu'à trois millions, celui de Terre-Neuve à 4, celui d'Italie, de France et du Nord à 6. La vente des savons ne donnait que 15 millions, mais le commerce des assurances parvenait au chiffre énorme de 150 millions. Le nombre des raffineries passait de 12 en 1776 à 30 en 1783 (111).

On est donc en droit d'attribuer au commerce des îles une grande part dans l'extension de la ville et dans les embellissements, dont elle fut l'objet au cours du XVIII^e siècle.

Par une assez jolie image, Chambon écrit : « Tout calculé on peut assurer que nos côtes et nos terres les plus ingrates produisent du sucre, du café, de l'indigo, etc... puisque les retraits qu'elles occasionnent consistent en ces denrées qui vendues en Italie ou en Levant, font le même effet que si nos vins y étaient transportés (112). »

La ville de Lyon aussi tira quelque profit du commerce des Antilles. Elle était en relation avec Nantes (113), nous l'avons dit, qui lui adressait surtout du rocou (114) et de l'indigo pour ses teintureries. A la requête du prévôt et des marchands, « on a mesme essayé d'employer dans les manufactures du Lyonnais du coton des îles françaises de l'Amérique, qui est le seul qui se file bien en France, mais il n'est pas d'une qualité convenable aux manufactures de Lyonnais » (115).

C'était surtout dans l'exportation aux îles, que la ville était intéressée. Elle envoyait trois à quatre millions de marchandises en temps de guerre et un million au moins en temps de paix. En outre, il en sortait par Marseille, où on les portait sans les déclarer à cause de l'exemption des droits, pour une valeur minima de 400.000 l. C'étaient en 1735, des étoffes de soie, des toiles, des dorures et des galons, puis des merceries, des chapeaux et des draps et, comme aliments, beaucoup de fromages. « Un grand nombre de pauvres familles et d'ouvriers » tiraient leur subsistance de ce commerce (116).

Orléans, naturellement, regardait aussi vers les Antilles à cause de ses manufactures. « Les négociants d'Orléans observent

(111) Commerce de Marseille, 1776 (par Imbert de Saint-Paul, inspecteur des manufactures), Arch. Nat. F¹²1834.

(112) [CHAMBON], *Traité général du commerce de l'Amérique*, Amsterdam, 1783, 2 tomes.

(113) Mémoire présenté par M. DESCAZEUX, 1^{er} juin 1701, Loire-Inférieure, C. 699-700.

(114) Sauf-conduit pour une péniche chargée de rocou, 10 juillet 1720, Loire-Inférieure, C. 728-729.

(115) Arrêt du Conseil d'Etat du 21 sept. 1700.

(116) Mémoire de la Chambre de Commerce de Lyon, 13 avril 1756, Loire-Inférieure, C. 737.

spécialement que les raffineries de leur ville et du royaume recevraient une fâcheuse atteinte de l'admission du commerce étranger dans les colonies (117). » Qu'il y eût des vaisseaux anglais dans les rades de Saint-Domingue, voilà qui portait directement préjudice à une ville aussi continentale !

Aussi Dubuc, ancien premier commis au Bureau des colonies et député de la Martinique au Conseil de Commerce, pouvait-il écrire en 1785 non sans emphase : « A l'aspect de tous les ports de France, le cultivateur de l'Amérique peut dire c'est par moi que ces ports ont été créés, c'est à mes dépens que ces fortunes immenses et promptes de nos échangeurs ont été élevées... ; sans mon industrie, sans mon courage..., ces villes, ces ports n'existeraient point et l'herbe croîtrait encore où de magnifiques édifices annoncent l'opulence de ceux qui les habitent et l'utilité des colonies, qui, seules, ont amené cette opulence sur des rives autrefois désertes et misérables (118). »

2° *L'immigration des étrangers.*

Une autre conséquence d'ordre social à signaler est la formation dans nos villes de véritables colonies étrangères, qui finirent par s'assimiler à la population. On songe aussitôt aux commissionnaires hollandais de Nantes ; mais il y en avait dans toute la Saintonge et à La Rochelle en particulier (119). Il en était de même à Bordeaux. « La jalousie entre les marchands de ville, gens du pays, et les négociants maritimes du Chartron, quartier qui borde le port, presque tous étrangers, est très préjudiciable à la navigation (120). »

Quant aux raffineurs, ils étaient pour la plupart hollandais ou flamands. Bref, d'une façon générale, le commerce des îles avait amené en France une multitude « d'étrangers de tous les pays et de toutes les conditions (121) ».

3° *La transformation des mœurs et le mouvement des idées.*

Il faudrait montrer quelle révolution profonde le négoce des îles engendra dans les mœurs, dans la société, dans les doctrines économiques, dans les vues politiques et jusque dans la morale.

(117) Réflexions des négociants d'Orléans..., 27 juin 1773, Loire-Inférieure, C. 735.

(118) DUBUC et DUBUISSON, *Lettres critiques et politiques sur les colonies et le commerce des villes maritimes de France*, Genève et Paris, 1785, pp. 24-25.

(119) Mémoire des habitants de Saintonge, 1687, Col. C³A⁴.

(120) Aff. Etrang. Mém. et Doc. France 1998. Mémoire touchant le port de Bordeaux et de commerce de cette ville.

(121) Très humble représentation du commerce de Nantes, déjà cité, Loire-Inférieure, C. 737.

Dans les mœurs, ce fut une transformation de l'alimentation, la diffusion sur toutes les tables des fruits exotiques, du sucre, du café, devenu moins cher, puis du chocolat (122).

Dans la société, ce fut l'enrichissement des négociants et des armateurs et leur accession à la noblesse ou leur alliance avec elle.

Dans les doctrines économiques, on démontrera que la prospérité des îles et l'observation directe de leur organisation financière confirmèrent Le Mercier de la Rivière dans les principes, qu'il devait en 1767 publier hautement et faire triompher dans la plupart des esprits (123). Les terres des Antilles, source et origine de ces richesses immenses, n'illustraient-elles pas merveilleusement le postulat fondamental du système physiocratique, à savoir que « toute richesse provient de la terre » (124). La découverte des mines du Pérou avait donné le métallisme, la culture du sol des Antilles avait donné la physiocratie.

Dans les idées morales ? Le trouble toujours engendré par les gains considérables et rapides, qui semblent récompenser l'absence de tous scrupules. La France thomiste, la France du juste prix, la France du ^{xiii}e siècle devient définitivement — grâce aussi à la déchéance des corporations — la France de la concurrence et de la spéculation, la France du ^{xviii}e siècle. La traite négrière avec tous ses abus contribuait, sans aucun doute, encore à l'affaiblissement de la moralité. L'esclavage, que les nécessités des cultures coloniales pouvaient justifier à quelques égards, perd toute légitimation dès l'instant que les maîtres se décident à faire de leurs nègres des artisans, dont l'activité ne profite qu'à eux seuls. Le *servus* antique est ressuscité ; les planteurs en envoient un grand nombre s'instruire dans nos villes maritimes et le bel adage encore vivant au ^{xv}e siècle tombe dans l'oubli, qui disait que « le sol de France affranchit (125) ». La conscience humaine s'obscurcit.

Nous ne nous étendrons un peu que sur les effets d'ordre politique que nous croyons pouvoir attribuer à l'affermissement de notre commerce avec les îles.

En faveur du peuplement des Antilles un grand nombre de

(122) CHAMBON, déjà cité, t. I, pp. 290, 361, 459.

(123) Ce sera l'objet d'un ouvrage particulier.

(124) LE MERCIER DE LA RIVIÈRE, L'ordre naturel et essentiel des sociétés politiques, Londres et Paris, 1767, t. II, p. 137.

(125) Ou « il n'est point d'esclave au royaume de France ». Cf. « Mémoire sur les esclaves... qui prétendent être libres lorsqu'ils ont touché la terre de France. » Joint à la lettre de M. BÉCON du 11 novembre 1704, Col. C⁵⁰². « Il y a donc ici une pure chimère fondée mal à propos sur le mot de franc, qui n'a jamais eu la vertu qu'on veut lui donner de rendre les esclaves libres. » Au surplus, « ils vivent beaucoup plus honnêtement et chrestienement estant esclaves qu'ils ne feroient s'ils étoient libres ».

libertés avaient été accordées ou simplement tolérées par le gouvernement. De telle sorte qu'au xviii^e siècle des colonies puissantes, comme Saint-Domingue ou la Martinique, semblaient préfigurer la cité future dont rêvaient les économistes libéraux et les philosophes. Les classes sociales étaient mêlées et confondues ; il n'y avait vraiment là-bas que « le blanc et le noir ». La justice y était rapide et gratuite, car on n'y connaissait que deux échelons de juridiction et il n'y avait point d'offices, donc point de vénalité. Les charges financières se réduisaient à un droit d'entrée et de sortie et à une capitation des nègres — se résumant tous par leur incidence en un impôt sur les cultures, auquel auraient participé les propriétaires et les consommateurs. Le roi ne levait aucun impôt supplémentaire, qui ne fût un « octroi », c'est-à-dire consenti par les populations. Enfin, à partir de 1763, les gouverneurs rendirent chaque année dans une séance du Conseil Supérieur un compte détaillé de l'emploi des recettes, dont par voie d'affiches les habitants prenaient connaissance.

En constatant les liens resserrés qui unissaient la métropole et ses colonies, on est en droit de penser que ce statut libéral dut frapper de nombreux esprits. Il n'était guère de familles de la noblesse, de l'armée, du Parlement, de la bourgeoisie, dont il n'y eût des cadets à Saint-Domingue ou à la Martinique, remplissant des fonctions publiques ou exploitant de vastes domaines. Le va-et-vient des marchands, des artisans, des soldats, de mille petites gens, qui traversaient l'Atlantique, servit très probablement à répandre dans les divers éléments de la société le goût d'une liberté, dont on ne jouissait plus dès qu'on retournait en France.

Les fameux conseils de Maupeou ne seront que des répliques des Conseils Supérieurs des Antilles.

Mais, s'il n'y a là que des suppositions assez vraisemblables, il nous reste à examiner quelques effets plus certains de l'extension du commerce des îles sur l'esprit public de la métropole.

4^o *L'unification du pays.*

Les provinces avaient conservé une individualité, qui les séparait, sinon les opposait. Chacune vivait sur soi-même et quand elles entraient en relation, il y avait aisément de l'animosité dans leurs rapports, parce que leurs intérêts étaient contradictoires. Chacune d'elles, comme chaque ville un peu importante, possédait non seulement un régime qui la distinguait, mais encore un négoce dont elle prétendait faire sa propriété exclusive. Le commerce des vins avec l'Angleterre, ou le trafic des sels, ou celui du

Levant étaient considérés comme leur bien propre par les Bordelais, les Bretons et les Marseillais. Toute concurrence par des concitoyens était ressentie comme une grave injure.

Lorsque les raffineurs de Sète, le 29 avril 1717 (126), adressèrent pour la première fois à la Martinique un navire, « l'*Amériquin* », chargé de draps et de divers produits du Languedoc, les Nantais estimèrent que c'était là une intrusion inadmissible dans un domaine qui était le leur. Leurs syndics et ceux de Bordeaux s'efforcèrent d'arracher au Conseil de Commerce l'interdiction pour les gens du midi de négocier avec les îles, mais vainement.

En désespoir de cause, ils firent répandre le bruit en 1721, par leurs correspondants de Saint-Pierre, que la peste sévissait à Marseille, bien qu'une lettre du duc de Roquelaure, gouverneur de Languedoc, attestât du contraire (127). Ils jetèrent ainsi la panique dans la population de l'île, qui exigea de ses administrateurs l'ordre de brûler le navire avec sa cargaison et celui de mise en quarantaine à l'égard des hommes de l'équipage, qui durent descendre à terre dans une nudité complète. C'est « cette haine implacable pour les négociants de Marseille et de Languedoc », qui avait fait écrire au sieur Goujon, armateur nantais, à son fils : « Grâce à Dieu la peste est à Marseille et de longtemps vous n'aurez de vaisseaux de cette ville. » Ce « peu de christianisme » scandalisait le gouverneur de la Martinique, le marquis de Feuquières. Celui-ci, qui n'était pas dupe des marchands, parvint à sauver le navire, lequel fut armé par la suite pour donner la chasse aux forbans. Mais, du coup, les raffineurs de Sète avaient été ruinés. Il ne leur restait plus aucun vaisseau, la cargaison, dans laquelle ils avaient mis leur dernier espoir, avait été livrée aux flammes, ils durent abandonner les affaires (128).

Cet épisode illustre assez bien les procédés déloyaux, dont les négociants usaient encore les uns contre les autres au début du xviii^e siècle.

Or, le commerce des Antilles, en leur suscitant un ennemi commun, leur découvrit la communauté de leurs intérêts, ce qui les amena à composer et à s'unir pour mieux combattre. Le négoce des îles, qui affermit s'il ne fit pas naître dans l'intérieur du pays les relations interprovinciales que nous avons déjà signalées, donna aux habitants de nos ports l'occasion de se connaître de

(126) Archives communales de l'Hérault, ville de Cette, BB6.

(127) Cf. Collection MOREAU DE SAINT-MÉRY, Arch. Nat. Col. F^o252, pp. 41-88. Lettres de FEUQUIÈRES et BÉNARD au Conseil de Marine, 9 et 13 mai 1721. Col. C^o28. Mémoire pour le Conseil de Marine au sujet du vaisseau : « Les Etats de Languedoc », avril 1721, Col. F^o26.

(128) GERMAIN-MARTIN, déjà cité, p. 405-409.

de se rapprocher. Auparavant, leur activité se dispersait, les Antilles la concentrèrent sur elles-mêmes et, par suite, lorsque le « commerce étranger » se fit dans nos îles sur un très grand pied, ils se trouvèrent unis subitement, comme par miracle. La création du Conseil de Commerce, en 1700, avait favorisé un rapprochement, dont elle consacrait peut-être déjà les prodromes. Le nombre considérable de lettres, de mémoires et de requêtes que les Chambres de Commerce s'adressèrent mutuellement ou envoyèrent au Conseil, dès qu'il s'agit d'obtenir un arrêt contre l'interlope décèlent ce nouvel état d'esprit (129).

Devant la politique libérale — inaugurée par la Cour pendant la guerre de Sept Ans (130) — et son inexorable développement, toutes les villes de France font front unique et protestent unanimement contre « l'admission des étrangers » (131).

On parlait à la fin du siècle de ces « Messieurs des ports de l'Océan », tant il est vrai que la communauté de leurs intérêts les avait constitués comme en une corporation particulière. Le commerce des Antilles avait contribué efficacement, en le dressant contre l'étranger, à l'unification du Pays.

5° *La solidarité internationale.*

Mais il lui avait appris aussi à reconnaître que l'indépendance économique dont avaient rêvé les mercantilistes, n'était qu'un mythe et que le monde continuait au delà des frontières (132). La nécessité de recourir aux Anglais, aux Irlandais, aux Hollandais avait enseigné, qu'il existait une solidarité naturelle, dont chacun profitait ; elle avait souligné la réalité et les bienfaits économiques de cette division internationale du travail, dont Adam Smith, un jour, devait tirer toutes les conséquences. Bien plus, si on a le droit, comme nous avons essayé de le montrer, d'attribuer au commerce des Antilles la conquête par nos armateurs et nos manufacturiers des marchés lointains du Nord et la consolidation de nos rapports avec les divers pays du continent, on peut penser que ce commerce, ayant rapproché des peuples jusqu'alors sans relations réciproques, a directement servi la formation de cette société européenne, dont en 1767 Le Mercier de

(129) En 1727, par exemple. Cf. la volumineuse correspondance dans le carton, Col. F2⁸¹.

(130) Cf. la correspondance des administrateurs avec le ministre, Col. F3259, pp. 129, 203, 321, 383.

(131) Chambre de Commerce de Bayonne à M. DE BOYNES, 13 juillet 1773, Loire-Inférieure, C. 735. — Réflexions des négociants d'Orléans, déjà cité.

Les Bordelais aux Nantais, 15 juillet 1767, Gironde, C. 4264, etc...

(132) Mémoire pour le rétablissement du commerce en France, 1700. Aff. Etrang. Mém. et Doc. France, 2018, fol. 42-83.

la Rivière proclamait si hautement l'existence et qui lui faisait dire : « une confédération générale de toutes les puissances de l'Europe n'est donc point une chimère, comme bien des gens l'ont imaginé, elle est mesme tellement dans l'ordre de la nature qu'on doit la supposer toujours faite ou plutôt toujours existante sans l'entremise d'aucune convention expresse (133). »

C'est, par un effet lointain, mais certain, du commerce des Antilles que les physiocrates avaient donc pu se hausser à la notion du système de la balance de l'Europe, puisqu'elle n'avait d'autre fondement, selon eux, que l'existence d'une confédération naturelle et nécessaire (134), confédération à laquelle les courants commerciaux créés par le négoce des îles avaient seuls donné quel que apparence de réalité.

Les îles, en faisant la prospérité de la France, avaient aidé à son unité et — sans qu'ils en eussent le soupçon — elles avaient permis à quelques-uns de nos penseurs de parvenir les premiers à la conscience et à l'affirmation d'une société européenne.

LOUIS-PHILIPPE MAY.

(133) LE MERCIER DE LA RIVIÈRE, déjà cité, tome I, p. 231.

(134) *Ibidem*, tome I, p. 231.

23

MAY (L.-P.)

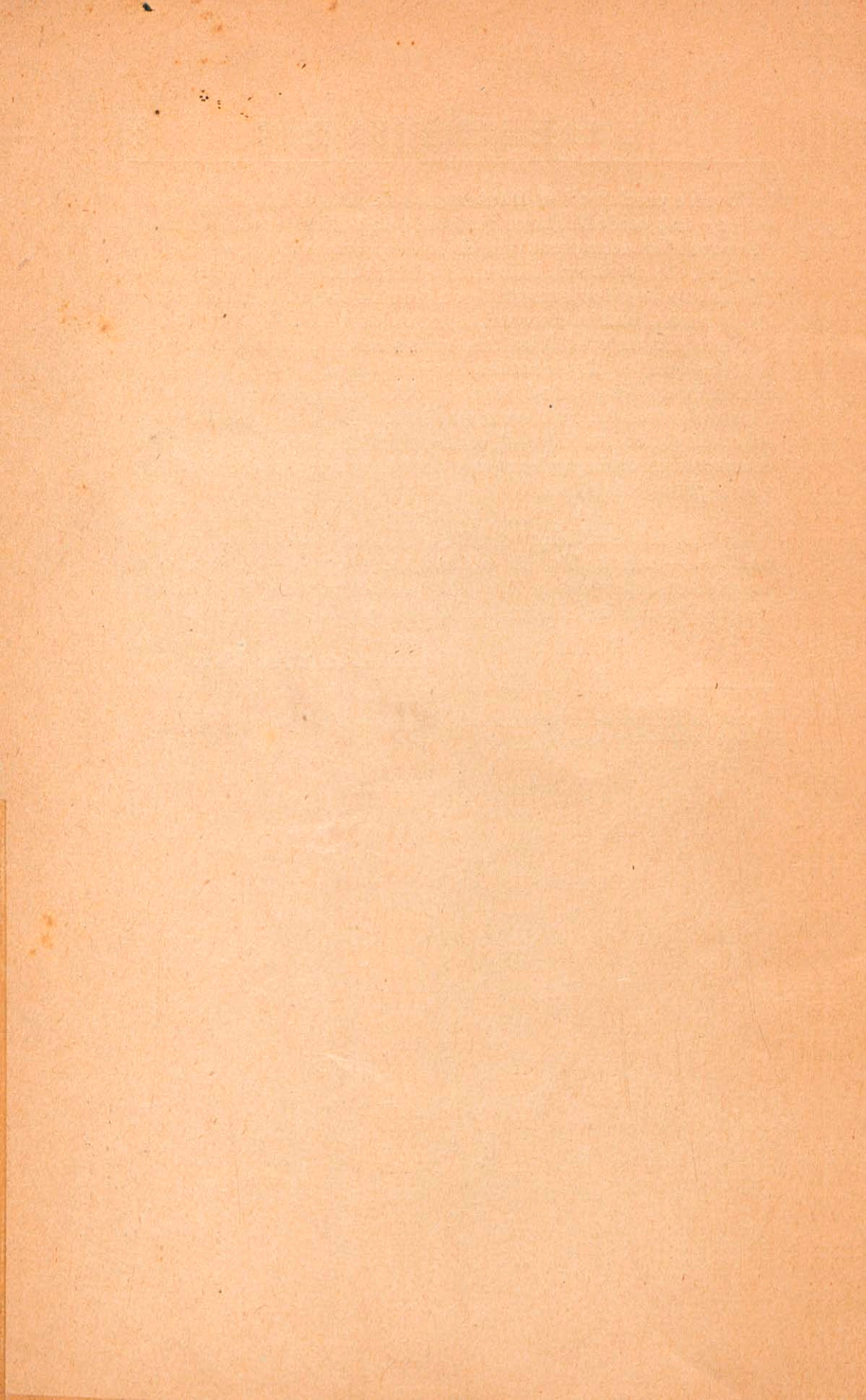
R 68
MAY

La France , puissance des
Antilles

MAY (L.-P.)

R 68
MAY

La France , puissance des
Antilles



R68

BIBLIOTHEQUE PAUL BOIS



D

007 010167 7