

J. RENNARD

25

LE COMMERCE

AUX

ANTILLES



B.U. NANTES LETTRES



D

008 561091 4

— COLLECTION « MADININA » —

Imprimerie du Service de l'Information
FORT-DE-FRANCE - MARTINIQUE

LE COMMERCE
AUX
ANTILLES

Il a été tiré de cet ouvrage:
CINQUANTE EXEMPLAIRES
SUR PAPIER COUCHÉ
NUMÉROTÉS DE 1 À 50
QUI CONSTITUENT L'ÉDITION ORIGINALE.

*Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays y compris l'U.R.S.S.
Copyright by Service d'Information de la Martinique
and J. Rennard, 1946.*

J. RENNARD

LE COMMERCE

AUX

ANTILLES

BIBLIOTHEQUE UNIVERSITAIRE NANTES - LETTRES	
INV.	Z 561 091
COTE	Z 561 091
LOC.	mag
N° D.	530 356



— COLLECTION « MADININA » —
Imprimerie du Service de l'Information
FORT-DE-FRANCE - MARTINIQUE

AVANT-PROPOS

Après la découverte de l'Amérique, les Espagnols prétendaient être seuls à bénéficier de ses richesses, mais les autres Nations européennes n'étaient pas de cette avis. François I^{er} disait avec une fine pointe de malice : « Je voudrais bien voir le testament du Père Adam pour savoir s'il ne m'a rien laissé dans les terres du Nouveau Monde. »

Les marins français, aussi bien que les Anglais et les Flamands, partageaient cette manière de voir et ne se faisaient nullement scrupule de recueillir à leur retour les galions qui revenaient chargés de l'or du Pérou.

Mais, il y avait d'autres richesses à exploiter. Comme le champ du laboureur, dont nous parle le bon La Fontaine, les terres nouvelles étaient riches de produits très recherchés : leur exploitation et leur transport en France firent des heureux. En retour les bateaux apportaient les approvisionnements nécessaires. Par la suite, des ports se créèrent, une Marine marchande fut construite, les matelots se multiplièrent et toute une législation commerciale s'organisa peu à peu pour présider aux échanges de marchandises.

C'est un point d'histoire assez peu connu mais, qui ne manque cependant pas d'intérêt. Les pages suivantes le feront mieux connaître. Elles sont tirées principalement des Archives Nationales, section Colonies, série C 8 B.

J. R.

Exp. Priv. de l'Acad. des Sciences le 13. Juin 1685.

RELATION
DE L'ESTABLISSEMENT
DES FRANCOIS

DEPVIS L'AN 1635.

En l'isle de la Martinique, l'une des
antilles de l'Amérique.

*Des mœurs des Sauvages, de la situation
& des autres singularitez de l'isle.*

Par le P. JACQUES BOYTON, de la
Compagnie de IESVS.



A PARIS,

Chez SEBASTIEN CRAMOISY
Imprimeur ordinaire du Roy, rue
S. Jacques, aux Cicognes.

M. DC. XL.

Avec Privilege du Roy.

Les bateaux de l'époque

LA colonisation des petites Antilles a été avant tout une affaire commerciale. Lorsque la flibuste se fut rendu compte que les îles fertiles dont elles sont composées n'étaient pas occupées par les Espagnols et qu'il était plus avantageux de les cultiver que de s'adonner aux hasards de la course, elle ne tarda pas à préférer la culture aux exploits maritimes. Des négociants et des commerçants s'associèrent pour en faire les frais. Ils équipèrent des bateaux, les approvisionnèrent convenablement et les lancèrent vers les régions lointaines à la recherche de produits appréciés que le sol natal ne fournissait pas et dont la vente promettait d'intéressants bénéfices.

Par leurs soins, des jeunes gens de leur voisinage, choisis pour cette entreprise et engagés pour deux ou trois ans, se rendaient aux îles, débarquaient dans des anses fertiles, plantaient du tabac, coupaient des bois recherchés, en chargeaient leur bateau et regagnaient la métropole où ils partageaient avec les bailleurs de fonds le prix de la cargaison, ou recevaient le salaire convenu.

C'est ainsi que, bien avant la colonisation officielle, les petites Antilles comme la Martinique, la Dominique, Saint-Christophe furent visitées et habitées temporairement par des colons de passage qui venaient exploiter ce nouveau filon commercial.

Des bénéfiques appréciables répondirent à ces entreprises lointaines ; ils déterminèrent Richelieu et, à sa suite, plusieurs magnats de la finance, à organiser en grand des compagnies qui, au nom de la France, devaient s'implanter solidement dans des îles restées jusque-là inoccupées des Européens, et s'y livrer à une exploitation en règle des richesses qu'elles contenaient. Ainsi naquit la Compagnie de Saint-Christophe, puis la Compagnie des Îles.

Ces compagnies devaient ravitailler les colons et enlever la récolte au moment voulu. Malheureusement, elles ne furent pas toujours outillées convenablement pour cela ; les bateaux firent parfois défaut ; les colons furent obligés de recourir à l'étranger, de lui acheter des approvisionnements et de lui donner en échange des produits du sol ; c'était autant de perdu pour les bailleurs de fonds.

D'autre part, les guerres, les dissensions intestines occasionnèrent de grosses pertes ; les actionnaires qui ne touchaient plus les revenus sur lesquels ils comptaient se découragèrent ; il fallut liquider. La Compagnie des Îles vendit ses possessions à des particuliers et le commerce passa entre les mains des Hollandais.

Jetons un coup d'œil sur les conditions où devait alors se faire le commerce.

Vers l'an 1660, les vaisseaux étaient de pauvres petites embarcations qui ne jaugeaient guère que deux à trois cents tonneaux, parfois cinquante seulement. On en construisait quelques-uns en France.

Mais les Hollandais étaient plus habiles et mieux outillés pour cela ; leurs bateaux étaient plus solides et coûtaient moins cher. On en avait un de 300 tonneaux, bien équipé, armé de 20 pièces de canon de fer, pour 20.000 francs.

Ces bateaux étaient habituellement bien armés parce que, sur mer, la rencontre d'un corsaire était toujours à craindre et il fallait être à même de lui tenir tête. Pour la même raison, il fallait un équipage assez nombreux. Durant la traversée, les matelots n'avaient habituellement pas grand travail ; les voiles une fois mises on pouvait voguer longtemps sans rien changer. Ils étaient plus actifs dans les ports où le chargement et le déchargement du navire était une tâche qui leur incombait.

Au lieu d'acheter un bateau, on pouvait l'affrêter. La location d'un bateau de 300 tonnes coûtait en France 1.200 francs par mois. Il lui fallait un personnel de 50 hommes, soit : un capitaine, un " maître " qui devait sans doute jouer le rôle de capitaine en second, deux pilotes, deux charpentiers, un canonnier et une quarantaine d'hommes d'équipage. Ils étaient rétribués de la façon suivante : le capitaine touchait 100 francs par mois ; le maître 60 ; les deux pilotes 40 fr. chacun ; les deux charpentiers 36 ; le canonier 24 et les matelots de 12 à 18 selon le rôle qu'ils avaient à remplir. Ce qui faisait un total d'environ 1.000 francs par mois, le salaire d'un tout petit fonctionnaire de l'an de grâce 1941.

Il fallait nourrir tout ce monde ; ce n'était pas bien compliqué : 25 barils de biscuits et 4 barils de lard suffisaient à son approvisionnement mensuel. Le baril de lard pesait 250 livres. Chaque homme en avait donc chaque jour les deux tiers d'une livre pour sa part. Le baril de biscuit avait sans doute le même volume mais non pas le même poids. En admettant un poids moitié moindre, chaque homme pouvait en avoir deux livres à grignoter par jour. Ce n'était ni très abon-

dant ni très varié comme régime, pourtant les documents de l'époque ne signalent pas autre chose. Le baril de biscuit coûtait trois écus qui valaient neuf francs à cette époque et on payait 55 francs le baril de lard ; ce qui faisait une dépense de 445 francs par mois pour la nourriture de l'équipage. Comme boisson, on n'avait que de l'eau, de l'eau conservée dans des barriques, par conséquent de l'eau tiède, plus ou moins gâtée, et néanmoins toujours parcimonieusement distribuée.

En Hollande, la location d'un vaisseau de 300 tonneaux ayant 20 pièces de canon ne coûtait que 2.000 francs par mois, y compris les victuailles, les gages des matelots et tout. Il est vrai que ces vaisseaux ne comptaient que 30 mariniers au lieu de 50.

Le prix de la traversée d'Europe aux Antilles à bord des bateaux français était de 50 francs, le prix aujourd'hui d'une course d'auto de Fort-de-France à la Compagnie. Tous les voyageurs étaient en première classe, vu qu'il n'y avait ni seconde ni troisième ; et cette première classe ne comportait ni salon, ni fumoir, ni cabine ; le passager couchait sur la planche ; sur un matelas s'il avait eu la précaution d'en apporter un, encore n'avait-il pas toujours la faculté de s'étendre tout de son long, Pour la nourriture, rien n'indique qu'elle fut différente de celle des matelots. Ceci vers l'année 1660. Plus tard la situation s'améliora considérablement. Ainsi quand le P. Labat vint aux Antilles, en 1693, s'il n'eut d'autre lit que son matelas placé entre deux canons à la Sainte Barbe, du moins il pouvait s'asseoir à une table convenablement et copieusement servie. " Le diner, écrit-il était composé d'un grand potage avec le bouilli qui était toujours d'une volaille, une poitrine de boeuf d'Irlande, du petit salé et du mouton ou du veau frais, accompagné d'une fricassé de poulets ou autre chose. On levait ces trois plats et on mettait à leur place un plat de roti, deux ragouts et deux salades : pour dessert nous avions du fromage, quelques compotes, des fruits crus, des marrons et des confitures. " (t I p. 30). A ce compte-là on pouvait vivre, et même très agréablement.

Dans les temps plus reculés et moins heureux, on aime

à croire que les voyageurs avaient soin d'emporter avec eux quelques provisions pour agrémenter tant soit peu l'austère menu de la vie maritime. Surtout ceux qui voyageaient à bord des vaisseaux hollandais, car ils bénéficiaient d'un tarif encore plus réduit ; ils n'avaient à payer que sept sols par jour, ce qui faisait, pour 50 jours de traversée, 17 francs et dix sols. A ce prix-là, on ne pouvait pas faire des repas bien copieux et il fallait avoir ou des vivres de réserve ou une ceinture. Il arriva même plus d'une fois que faute d'un vent propice, la traversée fut plus longue que de coutume et que l'on dut rogner sur la ration habituelle au point que plusieurs moururent de faim au cours du voyage ou en débarquant aux îles. Ce fut le sort de deux capucins qui arrivèrent à la Guadeloupe en avril 1667 et qui ne mirent pied à terre que pour être mis au tombeau. (Les Caraïbes, la Guadeloupe, p. 113).

Il fallait habituellement un ou deux mois pour faire la traversée. Quand l'Olive et Duplessis vinrent s'établir à la Guadeloupe avec leur colonie, ils mirent un mois et demi pour faire le voyage. Le P. Labat mit deux mois. La traversée la plus courte a été, à ma connaissance, celle de l'Aquilon ; parti de Brest le 30 décembre 1730, il arriva à la Martinique en 24 jours. (C8 BIO).

Les bateaux étaient surtout destinés au transport des marchandises : les passagers constituaient plutôt une clientèle d'occasion. Voici à peu près de quoi se composait la cargaison d'un bateau hollandais de l'époque en partance pour les Antilles :

- 50 pipes de vin d'Espagne,
- 100 barils de lard de Moscovie,
- 100 barils de lard de Hollande,
- 100 barils de bœuf,
- 5.000 aunes de toile écrue nommée Claverdoux,
- 800 habits de toile pour habiller les nègres,
- 800 chemises d'Osnabruck,
- 600 aunes de toile de Brabant,
- 600 paires de souliers.
- 10 barriques d'eau-de-vie,

24 barils de farine de froment pesant 500 livres chacun,
50 caves ou coffres à bouteilles,
des fusils, de la poudre, des outils, etc... (C8 B1).

Les Hollandais allaient sur tous les marchés européens chercher ce qui était le plus à la convenance des habitants des îles et naturellement ce qui était le plus avantageux comme prix. Nous savons par le document ci-dessus, que les colons de l'époque appréciaient beaucoup les vins d'Espagne, les vins de Madère en particulier, que le Brabant leur fournissait de la toile, Osnabruck des chemises, et la Russie du lard. Ils devaient manger peu de pain puisque 24 barils de farine leur suffisaient, alors qu'il leur faut des centaines de barils de boeuf et de lard salé. Evidemment, la farine de manioc, la cassave et les légumes du pays formaient la base de l'alimentation créole. Les colons ne savaient pas encore bien apprécier l'eau de vie de cannes ou ne savaient pas bien la faire, car ils lui préféraient une misérable eau de vie de grain qui n'a rien de comparable avec le rhum des Antilles. Enfin, ils ne méprisaient pas les spécialités contenues dans les coffres à bouteilles et qui auraient rivalisé avec le P. Kermann, la bénédictine, etc...

Tout cela était à des prix dérisoires, des prix qui nous font jeter sur cette époque des regards d'envie. Ainsi on avait une paire de souliers pour 35 sous, une chemise pour 1 fr. 25, une aune de toile pour 30 centimes ; avec le prix qu'il faut aujourd'hui payer une boîte de corned beef on aurait alors acheté un baril de boeuf salé !!! (C8 B1).

Ces prix, il est vrai, étaient les prix d'achat en Europe et il faut au moins les doubler pour avoir le prix de vente aux Antilles, car les commerçants de l'époque n'oubliaient pas de faire leurs petits bénéfices ; mais n'importe, tout alors était à bon marché.

Un bateau chargé à son départ d'Europe comme on vient de le voir prenait à son bord, au retour, du tabac, du sucre, de l'indigo, du coton, du gingembre, des cuirs. Il réalisait sur ces matières un bénéfice aussi intéressant que celui, qu'il avait fait sur la cargaison apportée d'Europe ; ainsi le

sucre était payé 12 livres le cent aux îles et il était revendu 30 livres en France. Le négociant n'y gagnait cependant pas 18 livres car il fallait solder des droits d'entrée assez élevés. On payait 10 livres pour cent sur le tabac ; 9 et parfois 12 sur le sucre ; 17 1/2 sur l'indigo ; 6 sur le coton ; 13 sur le gingembre, etc...

En Hollande, les droits d'entrée étaient à peu près nuls, de sorte que tous les produits des îles y étaient à des prix beaucoup plus bas qu'en France, ce qui permettait de les revendre aux nations voisines à de meilleures conditions tout en y faisant de beaux bénéfices.

Somme toute, le "commerce avec les îles rendait trois pour un communément". (C8 BI). Les Hollandais en furent les premiers bénéficiaires. Placés près de la mer, sur un sol que leur industrie a rendu d'une fertilité étonnante, les Hollandais furent d'abord pêcheurs, puis éleveurs et commerçants. En allant vendre par mer leurs poissons salés et leurs fromages aux nations voisines, ils se mirent en relation avec tous les peuples de la côte et ils se firent leurs commissionnaires, fournissant au midi les bois, les fers, les blés du nord, et au nord les vins, les huiles, les draps du midi. Produisant, fabricant et transportant à meilleur compte que leurs voisins, ils accaparèrent la plus grande partie du commerce européen. Après la découverte de l'Amérique, ils étendirent leur rayon d'action sur les Antilles, y portèrent du vin, de la farine, du lard, des outils, et en rapportèrent des épices, du tabac et du sucre. Ils se montrèrent d'habiles préparateurs de tabac et les raffineries se multiplièrent dans leurs ports ; on en compta bientôt une centaine. Ils approvisionnèrent en sucre toutes les côtes de la Baltique et de la mer du Nord, tous les pays d'alentour y compris la France. Ce commerce les enrichit prodigieusement ; du Tertre parle d'un bénéfice total de 30 millions ; d'autres affirment que les Hollandais ne gagnaient pas moins de 12 millions par an à ce trafic ; près de 150 bateaux étaient affectés au transport des marchandises, occupaient un nombreux personnel, et les villes de Flessingue et de Middelbourne y firent des affaires d'or. (*Baas et Blénac* p. 1 et 2.)

en assistance en cas de besoin, jour au
de la Martinique ce 3^e juin 1886. Signe
et plus bas par moi-même du baron

Pour être conforme a long

Martinique ce 22^e Septm 86

Blond



Blond

Colbert et la Compagnie des Indes

DES son arrivée au pouvoir, Colbert comprit qu'il y avait là gros à gagner et voulut en faire bénéficier le commerce français. Son premier soin fut de demander aux personnes compétentes des renseignements précis sur ce point.

On lui répondit :

“ La quantité de vaisseaux que les marchands hollandais envoient continuellement dans les îles montre que ce commerce est très utile, car étant, comme l'expérience et leurs grandes richesses le font voir, très habiles négociants, ils n'enverraient pas toutes les années dans ces îles cent ou six vingts grands navires comme ils font, s'ils n'y trouvaient un profit certain et considérable, et le peu de droits que les Etats de Hollande prennent sur les marchandises qu'on porte et sur celles qui en viennent est une adresse pour attirer à eux tout le commerce.

“ Pour faire jouir la France d'un commerce si utile, il faudrait l'interdire à toutes les autres nations, en quoi la France imiterait la Hollande, l'Angleterre et l'Espagne qui n'ont jamais souffert que les étrangers fissent aucun commerce dans pas une de leurs colonies ”.

Mais la France n'était pas en état de fournir du jour au lendemain les bateaux nécessaires à ce commerce. Par suite, l'auteur du rapport proposait à Colbert de laisser temporairement les Hollandais trafiquer aux îles et d'exempter des droits d'entrée les marchandises apportées par les bateaux français. A l'entendre, cette exemption aurait à bref délai amené les négociants français à acheter ou à faire construire des bateaux en quantité suffisante pour faire tout le commerce. On l'aurait alors interdit aux étrangers.

L'exemption des droits d'entrée constituait pour le gouvernement une perte notable, mais, selon notre rapporteur, cette perte devait être compensée par les droits de sortie des marchandises portées aux îles, marchandises que les Hollandais prenaient chez eux et que les Français prendraient en France, et aussi par les droits des trois quarts des produits coloniaux, qui seraient revendus aux autres nations d'Europe, car la France n'en pouvait guère consommer que le quart. Les droits d'entrée perçus à la métropole lui paraissaient d'ailleurs beaucoup trop élevés et nuisaient à la prospérité du commerce français autant qu'à celui des îles.

La suppression des droits d'entrée sur les produits coloniaux ne plaisait point à Colbert et il ne tint pas compte des avis qu'on lui donna, ni des propositions qu'on lui fit. Il se lança dans l'organisation d'une grande compagnie, la Compagnie des Indes Occidentales, qui devait faire seule tout le trafic entre la France d'une part et les Antilles françaises, la Guyane et le Canada d'autre part.

Avant lui, deux compagnies avaient été fondées dans un but analogue et avaient échoué ; mais Colbert attribuait leur échec à l'insuffisance de leurs capitaux ; elles n'étaient pas assez riches, elles n'avaient pas assez de bateaux pour ravitailler convenablement les colons et emporter leur récolte au mo-

ment voulu. La nouvelle Compagnie, composée de "ce qu'il y avait de plus riche et de plus puissant dans le royaume" n'aurait plus, d'après lui, à craindre cette cause d'insuccès et elle serait appelée à de brillantes opérations.

Elle aurait pu réussir effectivement si elle avait agi avec prudence et méthode. Elle aurait dû commencer par faire le commerce conjointement avec ceux qui l'avaient fait jusque là ; examiner sur place ce qu'il y avait lieu d'organiser et d'innover, étendre progressivement son influence sur les branches commerciales qui lui convenaient, et chercher le moyen de ne vendre pas plus cher qu'on ne l'avait fait précédemment ; pendant ce temps, ses commis et ses employés auraient fait l'apprentissage et de leur métier et de la clientèle qu'ils devaient satisfaire. Elle aurait dû surtout, avant de monopoliser le commerce à son profit, s'assurer qu'elle avait des bateaux tout prêts pour le faire.

Mais comme on le dit vulgairement, on mit la charrue devant les bœufs. Une peste ayant éclaté à Amsterdam, Colbert crut l'occasion excellente pour mettre ses projets à exécution. Il interdit brusquement tout commerce avec la Hollande, prit possession des Antilles au nom de la Compagnie et lui en réserva tout le trafic. Or, les bateaux n'étaient pas prêts ; il fallut les attendre huit mois ! Huit mois sans approvisionnements ! c'était tout simplement la famine. La chasse et la pêche ne pouvaient plus comme jadis ravitailler des îles devenues vingt fois plus populeuses. Les cochons sauvages n'étaient plus qu'un songe ; les lamentins et les tortues, les agoutis et les perroquets devenaient de plus en plus rares ; les plantations vivrières, alors comme aujourd'hui et comme toujours, étaient négligées pour la canne ; de sorte que, avec la cassave, qui était montée à une livre et demie de sucre la livre, les crabes seuls restaient la manne qui alimentait chaque jour la table du riche comme celle du pauvre. (*Baas et Blénac* p. 10).

Quand enfin, on apprit l'arrivée des bateaux promis, les habitants accoururent en foule de tous les quartiers de l'île. "Ce fut, écrit le P. du Tertre, une confusion épouvantable, chacun voulant avoir toutes ses provisions de vin,

de viande, de poudre, de plomb, de toiles, de souliers, de chapeaux, d'ustensiles et de tout le reste tout à la fois" (T. III, p. 167).

Rien n'était trop cher parce que tout se donnait à crédit. Tout fut distribué au hasard. Les plus insolubles étaient ceux qui demandaient davantage, et tel qui n'aurait pu solder une livre de viande en obtenait un baril. Les commis, pour la plupart inexpérimentés, firent un cruel apprentissage de leur métier. La confusion était telle parmi eux qu'ils allèrent jusqu'à livrer un baril d'eau de vie pour un baril de viande. (Du Tertre, *ibid*).

Enfin, tout fut rapidement et très mal distribué ; de sorte que nul n'était satisfait, tous étaient mécontents, tous regrettaient les Hollandais. Malgré l'habileté et le doigté du sieur de Tracy qui fut choisi pour établir le nouvel ordre de choses, il y eut des mouvements de révolte où le sang coula plus d'une fois. Il est vrai que la friponnerie des commis et leur âpreté au gain n'était pas de nature à calmer l'effervescence qui agitait les esprits et à faire monter la Compagnie dans l'estime des colons.

La Compagnie s'installa donc trop brusquement. En outre, elle voulut accaparer *tout le commerce*, plaçant des succursales presque dans tous les bourgs. C'était faire fausse route, et elle le vit bientôt. Elle avait fait de grosses dépenses pour acheter les îles, pour créer une flotte, pour organiser la vente de ses marchandises dans toutes ses possessions ; la guerre lui occasionna de lourds sacrifices et la perte de six de ses vaisseaux ; les bénéfices sur lesquels elle comptait se consumèrent en appointements pour ses officiers, ses commis, en avances aux colons, en frais d'entretien des bateaux et de leurs équipages et en mille autres dépenses inhérentes au trafic. La situation financière s'avérait peu rassurante pour l'avenir ; il fallait y porter remède.

Pour cela, les directeurs résolurent de se débarrasser d'un bon nombre de commis ; plusieurs les volaient ; d'autres brutalisaient les habitants : tous grevaient lourdement les recettes. Il fut décidé de n'avoir plus que des magasins généraux dans les principaux centres ; les petits commerçants

viendraient s'y approvisionner et revendraient leurs marchandises dans les quartiers où ils habitaient avec un bénéfice de dix pour cent. Le commerce des commestibles avait occasionné de grosses pertes ; on décida de l'abandonner entièrement aux particuliers.

Malgré tout, la Compagnie était installée et, après avoir jeté du lest, elle pouvait fonctionner. Mais des rapports qui lui étaient peu favorables parvenaient à Colbert. Des troubles, des séditions avaient éclaté ; Case-Pilote, le Prêcheur, les hauteurs de la Montagne Pelée en avaient été le théâtre et la Compagnie n'en était pas complètement innocente. Ses commis et ses employés n'étaient pas très consciencieux. On a accusé Cartier, commis général, de revendre 700 livres de sucre la barrique de vin achetée 400 ; 3.000 livres, les chevaux alors très estimés de Corrossol qui ne lui coûtaient que 2.000, etc... Comme lui, le teneur de livre, le garde magasin, le receveur, le contrôleur, tous les employés trafiquaient en pleine liberté ; tous abusaient de leur situation pour hausser les prix de vente et s'enrichir aux dépens de la population. On a accusé la Compagnie d'avoir perçu en quatre années plus de 7 millions de sucre pour l'usage des poids qu'elle mettait à la disposition des colons ; ce qui aurait supposé une récolte annuelle de 90 millions de livres de sucre ; (1) soit une récolte sept ou huit fois plus forte qu'elle n'était en réalité. Enfin bref ! de graves abus s'étaient glissés dans les opérations commerciales de la Compagnie et le mécontentement était général chez les colons.

Colbert n'avait pas voulu cela. Il n'avait pas eu l'intention de livrer les Antilles à la rapacité de commis sans conscience. S'il prévoyait des bénéfices, c'était pour que l'ensemble de la population française en jouisse, ce n'était pas pour satisfaire la cupidité de quelques privilégiés. Il voulait le développement du commerce français et de la marine française. Or, sous le rapport de la marine, la Compagnie n'était pas

(1) La Compagnie avait droit de percevoir 10% sur les achats et autant sur les ventes. Sept millions de livres en quatre ans c'était en moyenne 1.750 000 l. par an, moitié vente, moitié achat, soit 875.000 l. pour frais de vente qui auraient supposé l'expédition de 87.500.000 l. de sucre.

plus consciencieuse que ses commis ; pour satisfaire à ses obligations, elle ne se faisait pas scrupule de recourir aux bateaux étrangers qui voyageaient à meilleur compte.

En conséquence, une série de mesures furent prises pour mettre fin à l'ingérence étrangère. Tout d'abord parut une décision en vertu de laquelle le roi " veut et entend que le commerce des îles d'Amérique et des autres pays concédés à la Compagnie soit fait *par elle seule* et par des particuliers français... Défense à la dite Compagnie de donner à l'avenir aucune permission aux étrangers d'envoyer aucun vaisseau aux dits pays et aux gouverneurs de les recevoir. " (1668).

Les trafiquants étrangers ne s'émotionnèrent pas pour cela ; ils continuèrent leur commerce sous des noms d'emprunt.

Le roi se réserva alors le droit de donner les autorisations nécessaires. (1669)

Ce n'était pas tout ; il fallait des sanctions pour que les ordres donnés ne restassent pas lettre morte. Le roi n'y manqua point. Il ordonna la confiscation des vaisseaux et des marchandises expédiées aux îles en fraude et il envoya un de ses bateaux de guerre sur les lieux pour leur donner la chasse. (1670)

C'était encore insuffisant. La fraude a plus d'une corde à son arc et elle trouvait, malgré tout, le moyen d'éluder les lois qui la prescrivaient. Les bateaux étrangers ne pouvaient plus venir aux îles françaises mais ils pouvaient venir aux îles voisines où les caboteurs locaux allaient les rejoindre. Aucune mesure n'avait encore été prise contre eux et il fallut ajouter aux décrets précédents une nouvelle prohibition défendant aux bateaux construits aux îles de trafiquer avec les pays étrangers.

Le 18 juillet 1671, parut une ordonnance du roi " portant défense à tout marchand et propriétaire de vaisseaux bâtis dans les îles françaises de l'Amérique et de la Nouvelle France de trafiquer dans les pays étrangers, ni même de prêter leurs noms aux étrangers à peine de confiscation des dits vaisseaux et des marchandises de leur chargement et de 500 l. d'amende.

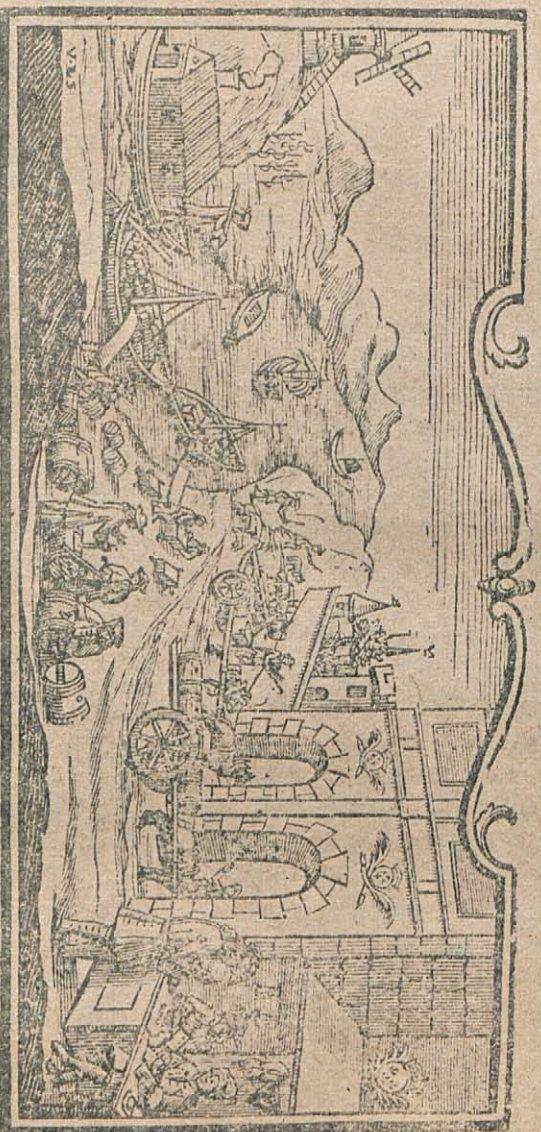
“ Les arrêts du 12 juin 1669 et 1^{er} juillet 1670, lisait-on dans l'ordonnance, ont été jusqu'à présent inutiles ; des habitants ayant vaisseaux prétendent pouvoir envoyer leurs sucres à l'étranger. Au départ des îles, les propriétaires donneront caution aux principaux commis de la Compagnie qu'ils porteront leurs marchandises dans un port du royaume et en rapporteront un certificat des officiers de l'amirauté où ils auront abordé”. (B 3).

Colbert voulait le développement du commerce français et de la marine française ; en conséquence, défense aux étrangers d'apporter aux îles des marchandises françaises et défense aux Français d'y apporter des marchandises étrangères.

Pendant que des mesures de plus en plus précises étaient prises pour exclure tout étranger du commerce français, le ministre en ouvrait largement la porte aux métropolitains ; toute liberté fut donnée à tout Français de trafiquer librement avec les pays d'outre-mer. C'était la conséquence des abus où avait glissé la Compagnie ; c'était un premier son de cloche qui annonçait sa fin prochaine. (B 1 et B 2, 1669 et 1670) (1). En effet, quelques temps après, décision plus grave. “ Le roi m'ordonne de vous faire savoir, écrit Colbert aux directeurs de la Compagnie, le 3 novembre 1671, que Sa Majesté ne veut plus que vous fassiez commerce dans les pays de sa concession excepté celui des nègres, chevaux, cavales, bestiaux et chairs salées ”. (4 déc. 1672. B 4).

Il ne restait donc plus qu'un embryon de commerce à la Compagnie ; il fut supprimé deux ans plus tard et les possessions françaises d'outre-mer ne relevèrent plus que de Sa Majesté. C'était la conséquence des abus commis par la Compagnie. Néanmoins, le but poursuivi par Colbert était atteint ; le commerce des îles françaises avait passé entre des mains françaises ; la Compagnie n'était plus nécessaire. Si elle fut supprimée ce ne fut pas à cause d'un déficit quelconque, ce ne fut pas parce qu'elle avait échoué, mais parce qu'on pouvait

(1) La Compagnie voudrait se réserver le commerce tout entier car elle ne pense qu'à ses intérêts particuliers, mais voulant le bien général, il faut laisser liberté entière au commerce. (B 2, 9 avril 1670).



EDIT DU ROY;

PORTANT revocation de la Compagnie des Indes Occidentales, & union au Domaine de la Couronne des Terres,

A Paris chez la Citoyenne Lesclapart

se passer d'elle. Le roi d'ailleurs, de simple auxiliaire qu'il était au début, en était devenu le principal bailleur de fonds ; il lui avait avancé à diverses époques plus de cinq millions ; il n'eut donc qu'à rembourser les autres actionnaires et il put administrer en toute liberté, sans avoir à compter avec l'ingérence d'aucune société, toutes ses possessions d'outre-mer.

La liberté du commerce

Le commerce étant libre, Colbert crut pouvoir supprimer la taxe des marchandises. La taxe a parfois son utilité, surtout pour combattre les prétentions exagérées d'un monopole ou d'un trust. Elle avait été établie pour empêcher les métropolitains d'abuser des nécessités urgentes où pouvaient se trouver les colons. Quand un bateau arrivait au port, des personnes de probité désignées à cet effet allaient à bord, examinaient et taxaient les marchandises et en affichaient le prix. Colbert n'estimait pas que cette taxe fut encore nécessaire. La liberté donnée à tous les marchands français d'aller trafiquer aux îles devait, pensait-il, établir une concurrence qui amènerait les marchandises à leur plus bas prix. C'est vrai quelquefois et Baas a pu lui écrire, peu de temps après, que les "marchands étaient venus nombreux aux îles et avaient apporté des provisions à bon compte". (C8, AI).

Mais la France ne pouvait pas fournir tout ce qui était nécessaire aux colons. Il fallait tirer d'Afrique les noirs dont on avait besoin : il était plus facile de prendre des chevaux à Corossol qu'en France ; les vins de Madère avaient acquis une clientèle intéressante et le bœuf salé venait d'Irlande. Il fallut un règlement particulier pour chacun de ces cas.

La Compagnie des Indes et, après sa disparition, d'autres compagnies furent spécialement autorisées à faire ce qu'on appelait alors le commerce du " bois d'ébène. "

L'achat de chevaux à Corossol fut interdit malgré la réputation que les chevaux de cette provenance avait acquise.

Les vins de Madère eurent un sort plus favorable. Ils étaient fort appréciés des colons, on en faisait grand usage aux îles ; d'autre part, Madère se trouvait sur le passage des voiliers, il eut été difficile de les empêcher de faire provision de son vin. Quoi qu'il en soit, l'autorisation d'en acheter et d'en boire fut accordée le 28 novembre 1671.

Une seconde exception à la loi de l'interdit fut donnée en faveur du bœuf salé qui venait d'Irlande. Le cheptel des îles n'était pas assez développé pour fournir à la population la viande de boucherie qui lui était nécessaire ; la morue n'était pas encore en vogue comme elle l'a été depuis ; le bœuf salé constituait la provision de réserve et la principale nourriture des esclaves ; on en consommait jusqu'à 30.000 barils par année ; (1) il était indispensable et on n'osa pas tout d'abord l'interdire. Mais il venait d'Irlande et le roi ne le voulait pas. En novembre 1671, Louis XIV permit aux négociants français d'écouler aux îles jusqu'au 1er février de l'année suivante le bœuf salé qu'ils avaient en magasin, et il leur prescrivit de s'approvisionner en France à l'avenir ; il accordait en même temps une indemnité de quatre livres par baril de bœuf salé en France et expédié aux colonies, (2) espérant que

(1) En 1680 Patoulet ne porte ce chiffre qu'à 6.000 barils. Exagération probable de Baas.

(2) Le baril coûtait alors 15 l., la gratification équivalait donc à un quart de sa valeur.

cette gratification déterminerait ses sujets à faire des salaisons en abondance et qu'on n'aurait plus besoin de les acheter à l'étranger.

Mais cet espoir fut déçu. Malgré les indemnités promises, les salaisons ne se firent qu'en petite quantité. Le bœuf passa aux Antilles de 250 à 800 livres de sucre le baril, et, au bout d'un an, il faisait complètement défaut. De Baas se vit obligé de suspendre les travaux qu'il avait entrepris au Fort Royal, n'ayant pas de quoi nourrir ses travailleurs, et tout le pays était dans la désolation. Par suite, le roi fut contraint de revenir sur ses décisions. Par décret du 10 mai 1673, il fut permis "à tous négociants français de porter aux îles du bœuf pris en pays étranger".

Outre ces exceptions qui eurent force de loi, les gouverneurs se crurent maintes et maintes fois autorisés à en accorder d'autres, à titre temporaire, pour sauver la population de la famine ou la préserver de privations trop affligeantes. Ainsi, après l'attaque du Fort Royal par Ruyter, de Baas permit, à plusieurs reprises, aux Anglais, de vendre des vivres aux habitants. Il fut obligé de s'en justifier auprès du roi, et son secrétaire écrivit à Colbert :

"J'ai vu des gens à la Guadeloupe qui, venant remercier leur général de la permission qu'il avait accordé aux marchands anglais de vendre 200 barils de bœufs, lui jurèrent la larme à l'œil qu'il y avait plus d'un an que ni eux, ni leur famille n'avaient mangé un morceau de viande". (C8, AI, 1675).

Souvent, au cours du XVII^{ème} et du XVIII^{ème} siècle, des permissions de ce genre furent accordées. Nous en reparlerons en temps et lieu voulus.

Le commerce avec les îles fut toujours très actif car on peut dire qu'elles manquaient de tout. "Les vaisseaux sortant de France étaient chargés de farine, de vin, de lard, de bœuf, et de toute sorte de comestibles, d'ustensiles de ménage, de meubles, d'étoffes de toute sorte, de mercerie et quincaillerie, de toile, de souliers, de bas, de chapeaux et généralement de ce que produisent tous les arts et métiers. Ils y portaient même la plupart des choses nécessaires aux bâtiments comme des

planches, des tuiles et des briques, toutes les ferrures, engins et pots de terre à sucre, et jusqu'aux futailles, ozier, cercles, et clous pour servir à rapporter le sucre et autres fruits des îles."

Ce commerce donna du travail et fournit un gagne pain à plus de 400 mille personnes en France "sans compter la décharge que la province de Guyane, la Saintonge, l'Aunis, le Poitou et particulièrement la Bretagne trouvaient du superflu de leurs denrées." (C 8, B 2).

Au retour, les vaisseaux rapportaient du tabac, du sucre, de l'indigo, du rocou, du cacao, du coton, du gingembre, de la casse et du jus de citron. Au début, les cargaisons étaient plutôt faites de bois précieux et de tabac ; mais les bois recherchés furent bientôt épuisés et le tabac céda peu à peu sa place au sucre. En 1668, la Compagnie en reçoit encore en France 689.389 livres et 750.000 l'année suivante ; à partir de cette époque on ne le cultiva plus guère qu'à Saint-Domingue. Aux petites Antilles, c'est la canne à sucre qui eut les préférences des planteurs. On signale une récolte de 14 millions de livres de sucre brut ou moscouade avant 1674, plus de 20 millions en 1690 et 30 millions en 1698, et ce chiffre ne devait qu'aller en augmentant.

Les îles approvisionnaient ainsi 30 raffineries en France et donnaient du fret à 200 vaisseaux.

Les autres produits coloniaux ne figuraient que pour une part relativement faible du total de l'exportation. Ils n'en étaient pas moins appréciés ; s'il avait fallu acheter à l'étranger tout ce que les îles fournissaient, c'était une somme de 5 à 6 millions qu'il aurait fallu déboursier chaque année et qui aurait grevé d'autant les devises françaises.

En France, les bateaux n'abordaient pas n'importe où. Dans les premières années de la Compagnie des Indes, ils ne devaient apporter leur chargement que dans les ports de Normandie ou à la Rochelle, ou encore un peu plus tard, à Bordeaux ; le commerce n'étant libre que "dans les ports des cinq grosses fermes d'Occident". Mais l'abondance des sucres ayant fait juger nécessaire d'en étendre la consommation au-

tant qu'il serait possible, le roi a trouvé bon en 1671 de permettre d'envoyer aux îles les bâtiments sortant des ports de Bretagne, à la condition qu'ils reviennent à Nantes.

Malgré ce nouveau débouché, les sucres surabondaient toujours car la production augmentait avec les années. Le roi, sur les instances de Colbert, permit alors de les porter à Marseille. Une raffinerie y fut aussitôt installée. Elle expédia ses produits soit en Italie par mer, soit en Savoie, en Suisse et en Allemagne par le Rhône ; elle eut encore la faculté d'en distribuer 50 milliers de livres aux environs de la ville moyennant un droit de 9 l. 5 s. le cent. Elle donna à ses actionnaires de jolis bénéfices et fit des jaloux. (F2, A15).

De Nantes, comme de Marseille, le sucre une fois raffiné pouvait être réexpédié à l'étranger et ce port ne tarda pas à prendre une importance considérable au détriment des ports de Rouen et de la Rochelle.

Au nord de la France, Dunkerque n'avait pas la permission de commercer avec les îles ; la proximité de la Hollande faisait craindre la contrebande. Néanmoins, après réclamation de la part de ses habitants, l'autorisation lui fut aussi donnée d'aller chercher des sucres et une raffinerie s'établit dans son enceinte pour les mettre en valeur.



Crise sucrière

La vente du sucre constituait pour les colons le plus clair de leurs revenus. Les autres produits n'entraient en ligne de compte que pour une part relativement faible. Ce sucre se vendit à des prix très variables selon les époques. Les Hollandais le vendirent au début en Europe jusqu'à 24 sols la livre. Aux îles, en 1664, il se vendait 12 livres le quintal ; la surproduction l'abaisse à 6 livres et même plus bas encore, à 50 ou 60 sols (1). C'était un effondrement.

“ A ce prix, écrit Patoulet, l'habitant n'avait pas de quoi tirer sa subsistance de son travail... Comme la dépense de la plantation et de la fabrique du sucre montait au moins à 50 sols... les planteurs auraient été nécessairement contraints d'abandonner le pays ”.

La situation devenait délicate et pouvait être ruineuse. Heureusement, les colons avaient dans la personne de Patoulet un intendant tout dévoué à leurs intérêts ; il n'eut de repos que lorsqu'il eut trouvé une solution à la crise qui sévissait.

(1) On sait que la livre valait 20 sols.

Tout d'abord, il proposa au ministre ou bien de faire diminuer les cultures ou bien de laisser vendre le sucre à l'étranger.

Colbert n'accepta ni l'une ni l'autre de ces propositions. La première aurait entraîné une diminution du commerce ; la seconde aurait favorisé les raffineries étrangères, ce qui était contraire à sa politique.

Patoulet proposa alors d'établir des raffineries aux Antilles. Une fois raffiné le sucre n'occupait plus que le tiers du volume formé par la pâte brune qu'on appelait sucre brut ou moscouade, et valait moitié plus. Les bateaux pouvaient emporter une cargaison valant cinq fois plus et pouvaient charger plus rapidement, les sucres étant stockés aux raffineries. C'était un bénéfice appréciable pour les colons et pour les marchands.

“ Chaque année, écrivait Patoulet en 1682, les îles fabriquent environ 18 millions de livres de sucre brut qui, à 100 sols le cent, produit 9.000.000 francs. Le marchand ne peut apporter que pour 900.000 francs de marchandises. Raffiné, ce sucre serait réduit à 6 millions de livres valant 25 francs le cent ; ce qui fait une somme de 1.500.000 francs, donnant au pays 600.000 francs de bénéfice”. (C8, A3).

Le raffinage des sucres aux îles, toujours selon Patoulet, est également très avantageux aux bateaux marchands qui ne peuvent rapporter à la métropole que les 2/3 des valeurs apportées. Prenons un bateau de 150 tonnes ; il apportera aux îles pour 15.000 francs de marchandises ; avec 50 o/o de bénéfice, sa cargaison vaudra 22.500 francs qui serait soldée par 90 milliers de sucre raffiné valant 25 francs le cent, et le bateau pourra charger en trois ou quatre jours ! S'il ne prend que du sucre brut, son plein chargement ne lui permettra que d'en emporter 300.000 livres qui, à 5 francs le cent ne vaudrait que 15.000 francs. Une somme de 7.500 francs restera impayée, risquera d'être perdue et diminuera d'autant la prochaine expédition de marchandises. Conséquence finale, augmentation du prix de ces marchandises.

Patoulet n'était pas le premier à recommander le raffinage des sucres ; depuis plusieurs années Colbert le proposait aux planteurs comme très avantageux. " Il importe, écrivait-il, de porter les habitants à raffiner eux mêmes leurs sucres et les rendre par ce moyen d'un débit plus facile et plus assuré".

Il faut savoir que les sucreries des îles n'étaient encore qu'à l'état rudimentaire ; elles se composaient de trois chaudières où le jus de canne était purifié et soumis à une forte cuisson ; quand il se cristallisait on le mettait dans des formes d'où le sirop s'égouttait. Ce n'était pas le sucre qui sort de la turbine blanc comme la neige, c'était le sucre brut ou moscouade, une matière brunâtre et sirupeuse qui ne pouvait être transportée qu'en barrique et qui ne pouvait être livrée à la consommation qu'après avoir été raffiné. En réduire le tonnage tout en en augmentant la valeur marchande n'était donc pas chose à négliger ; mais une raffinerie ne s'installait pas aussi facilement qu'une sucrerie à trois chaudières ; il fallait des capitaux. Pour en encourager l'établissement, le roi accorda l'entrée du royaume aux sucres raffinés au même taux qu'aux sucres bruts alors qu'ils avaient une valeur au moins trois fois plus grande (1). C'était un intéressant bénéfice à réaliser, soit quatre francs par 100 livres. Sur des milliers et des millions de livres, c'était une fortune en perspective ; aussi se mit-on sans tarder à construire des raffineries. En 1679, on en trouve deux petites à la Martinique et trois à la Guadeloupe. (C8, A2). En 1685, trois grandes et trois petites sont en plein rendement à la Martinique tandis que deux grandes et deux petites fonctionnent à la Guadeloupe. Ce que l'on avait prévu se réalisa, les sucres passèrent tout de suite à un taux plus rémunérateur et se vendirent 6 francs, 6,50 et 7 francs le cent. (C8, A3 et C8, BI).

Mais bientôt la Ferme d'occident fit reporter les droits d'entrée de deux à quatre livres le cent pour les sucres raffinés. Ce fut une grosse désillusion pour les raffineurs. Patoulet

(1) Le 31 mai 1675. arrêt du conseil portant qu'il ne sera levé sur les sucres raffinés aux îles et entrant dans le royaume que 40 sols du cent pesant.

protesta. " L'imposition de 4 francs par quintal de sucre raffiné aux îles, écrit-il, est venu renverser toutes les belles espérances " sur lesquelles on avait tablé et sera une ruine pour les raffineurs.

Les intéressés firent entendre de violentes récriminations. Les sieurs de Gémosac, lieutenant du roi, de la Calle et Lhomme, procureur général, s'en firent l'écho au conseil souverain malgré les protestations du gouverneur; elles prirent une acuité telle que Blénac crut devoir quitter le conseil, que Lhomme, le principal acteur dans la circonstance, fut jeté en prison et que Gémosac fut enfermé six semaines au Fort Royal. (C8, A3 et B10) (1).

Ce n'est pas tout. Les raffineries antillaises portaient ombrage aux raffineries métropolitaines qui perdaient une grande partie de leur clientèle. Ceux qui les dirigeaient eurent assez d'influence sur le ministre pour lui faire partager leur manière de voir et lui faire prendre leurs intérêts.

Patoulet se chargea encore la défense des colons.

" Le sucre raffiné qui entre en France, écrit-il, ne vient pas tout des Antilles : il en arrive beaucoup du Brésil et les commis des fermiers généraux le laissent entrer moyennant 7 francs le quintal au lieu de 16 francs qui est le tarif des sucres étrangers.

" En outre, il est entré à Marseille, pendant cinq ans, 1.525 caisses de sucre par an, chaque caisse pesant environ 12 quintaux. Marseille a pu en envoyer 288 caisses en pays étranger et tout le reste a passé en fraude dans le royaume ". (C8, B1). Marseille recevait ses sucres sans payer de droit à condition de les réexpédier à l'étranger, et la fraude que faisait cette ville faisait autant de tort aux raffineries de France que les raffineries des Antilles.

(1) Le sieur Lhomme eut recours au roi pour obtenir son élargissement, ce qui lui fut accordé, mais après plusieurs mois de détention. Il resta exclu du conseil souverain et fut révoqué de sa place de procureur.

“ Depuis l'établissement des raffineries, a écrit avec raison L. P. May, le nombre des vaisseaux avait augmenté et le prix des marchandises de France diminué. Le raffinage entraînait l'achat de poteries, de chaudières, de fer, d'ardoises, de futailles, de charbon de terre, ce qui donnait du fret aux navires. Les raffineries avaient consommé par an, dès le début, 12.000 l. d'oeufs nécessaires pour clarifier les sucres ”. (1)

Aurait-on ruiné les raffineries françaises ? Quelques-unes peut-être. Toutes, ce n'était guère possible. Mais “ quand cela serait, écrivait Patoulet, je trouve que se ne serait pas un très grand mal. On ôterait le gain que font 30 ou 40 particuliers, tous étrangers ou de la religion prétendue réformée, pour la répandre parmi une multitude de peuples qui en profiteraient ”. (C8, A3).

Malgré tout ce que put dire et faire Patoulet, il n'eut pas gain de cause. Par arrêt du 11 janvier 1684, il fut défendu d'établir aux îles de nouvelles raffineries.

En 1696, l'intendant Robert plaida encore la cause des colons ; il écrit au ministre : “ Si l'on balance la perte des raffineries en France avec la ruine des colonies françaises comme il le faut faire à cet égard, l'alternative étant certaine, je suis persuadé qu'il n'y aura personne qui ne soit du sentiment de sacrifier les raffineries de France pour sauver les colonies françaises... Les colons ont plus de raison d'en vouloir tirer du profit que n'en auraient des personnes qui sont en France dans leurs maisons fort à leur aise, de vouloir s'attirer tout le profit du travail des habitants des colonies, les laissant dans la misère et la nécessité ”. (C8, A9).

Robert n'eut pas plus d'influence que Patoulet sur les décisions du ministre. Deux raffineries seulement furent l'objet des faveurs gouvernementales, celle du sieur de Maintenon, au Mouillage de Saint-Pierre, et celle du sieur Château du Bois, à la Guadeloupe. La raffinerie de Maintenon fut recommandée spécialement à la protection de Blénac et son person-

(1) *Histoire économique de la Martinique*, p. 129.

nel fut exempté de toutes corvées. Elle existait encore en 1695 époque où Mme d'Angennes de Maintenon la transporta du Mouillage, où elle fut établie tout d'abord, sur son habitation dite de la Montagne, (B 18).

La raffinerie du sieur de Château du Bois fut exemptée de tous droits sur ses sucres, parce qu'ils étaient destinés à secourir les pauvres. (B 14, mai 1689). Toutes les autres furent soumises aux droits qui frappaient les sucres raffinés et toute nouvelle installation de raffinerie resta formellement interdite sous peine de 3.000 livres d'amende. C'était en vouloir la disparition après les avoir chaudement recommandées 20 ans auparavant.

Les recensements de l'époque en signalent 6 à la Martinique en 1696, 18 en 1698. On peut se demander s'il ne s'agit pas d'installations pour terrer les sucres comme on le verra plus loin et non pas de raffineries proprement dite. Mais au mois de juin de cette même année, les droits d'entrée furent portés à 22 l. 50 pour les sucres raffinés. C'était la mort pour les raffineries. On n'en voit plus qu'une en 1699, et l'année suivante elle dut, comme les autres, fermer ses portes.

N'ayant pas eu la liberté de raffiner leurs sucres, les colons eurent du moins celle de les terrer, c'est-à-dire de les purifier jusqu'à un certain degré au moyen d'une terre grasse dont on les couvrait, de sorte que 200 livres de sucre brut se réduisaient à peu près à 100 livres.

Il paraît que ce sont les jésuites qui ont les premiers, aux îles françaises, essayé de donner ce perfectionnement au sucre. Le 4 mars 1670, Baas écrit au ministre : " J'ai à vous dire, Monseigneur, que le P. Brion, supérieur général des jésuites, est résolu de faire faire 10.000 l. de sucre à la Martinique, pareil à celui que je vous envoie ; et, si la tentative réussit, il fera raffiner tout celui qu'ils enverront en France. La Compagnie doit lui témoigner bon gré et le faire valoir afin que son exemple soit suivi par les autres habitants ". (C8, BI).

Il ne peut être question ici d'un véritable raffinage qui ne saurait être à la portée de *tous les habitants*, mais d'un

procédé donnant au sucre plus de valeur en le nettoyant de ses impuretés. Il s'agissait du terrage.

C'est ce que l'on recommandait à Baas lui-même deux ans plus tard. " Il importe, lui mandait-on, de porter les habitants à raffiner eux-mêmes leurs sucres et les rendre par ce moyen d'un débit plus facile et plus assuré. La Compagnie des Indes Occidentales ayant chargé le sieur de Loover, habitant de la Guadeloupe, des ordres, instruments et ustensiles nécessaires pour montrer aux habitants la manière de raffiner leurs sucres ou du moins de les convertir en *cassonnades blanches*, *terrées* et raffinées, il faut lui donner assistance. (B4).

Il ne s'agit donc pas ici de raffinage proprement dit, mais de *terrage*.

Selon ces recommandations, les planteurs se mirent peu à peu à terrer leurs sucres ; ils le firent surtout depuis la chute des raffineries. Ce fut un gros avantage pour les habitants qui, d'une part, pouvaient plus facilement expédier leur récolte, le sucre terré n'occupant qu'un volume moitié moindre que le sucre brut, et, d'autre part, trouvaient un taux plus rémunérateur, car les sucres terrés se vendirent jusqu'à 22, 24 et 28 livres le quintal.

Le terrage des sucres, paraît-il, nuisait encore aux raffineries françaises qui travaillaient plutôt sur les sucres bruts, et de nouvelles plaintes furent portées au ministre pour en réclamer l'interdiction. Il diminuait le fret, disait-on, il avait entraîné la chute de plusieurs raffineries en France et la perte d'une clientèle commerciale dans le nord de l'Europe.

Mais l'intendant Robert en réclamait le maintien pour donner aux colons la facilité de se libérer de leurs dettes et pour rendre les îles plus riches et plus prospères. " Si l'on empêchait la fabrication du sucre terré, écrivait-il, la Martinique souffrirait des pertes considérables. "

Le ministre ne savait trop quel parti prendre. Il demanda à Michel Bégon, ancien intendant des Antilles, alors intendant de marine à la Rochelle, d'étudier la question et de lui en faire un rapport détaillé. Bégon devait prendre l'avis des

raffineurs, des fermiers, et des anciens capitaines de navire ; il devait surtout consulter les principaux marchands de la Rochelle et examiner avec eux ce qu'il convenait de faire pour le bien général des intéressés.

Qu'est devenu son rapport ? Qu'avait-il conclu ? Il m'a été impossible de le savoir. Toujours est-il que les colons ont continué à terroriser la plus grande partie de leurs sucres.

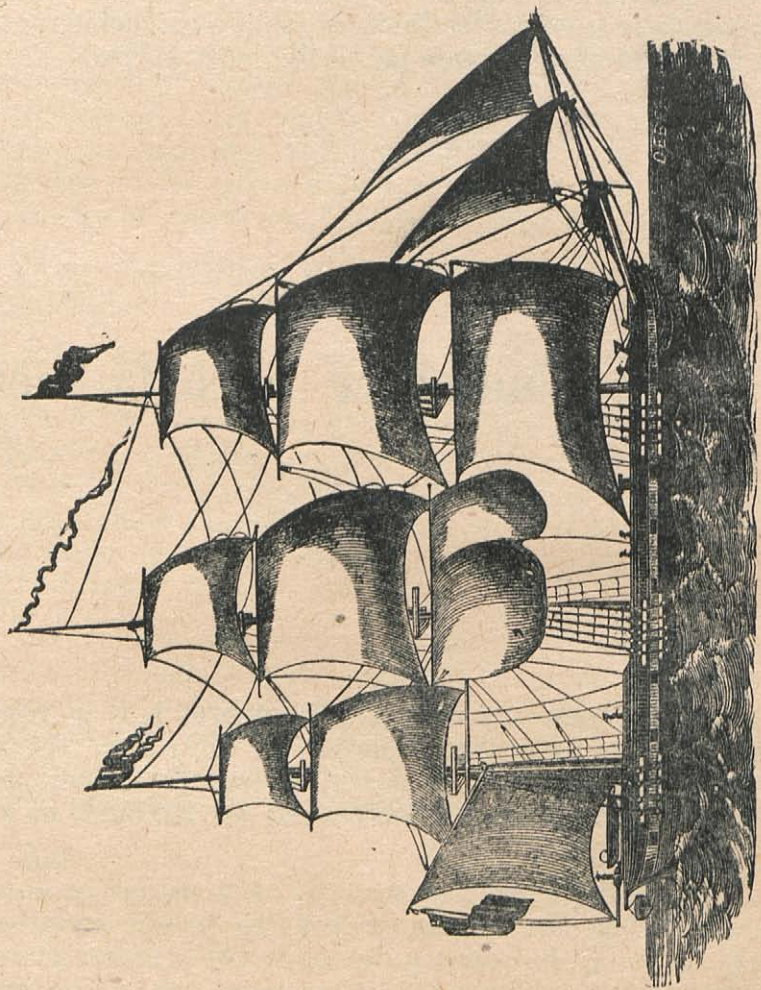
Commerce avec la métropole

Jetons maintenant un coup d'œil général sur le commerce antillais dans la seconde partie du XVII^{ème} siècle. Avant l'année 1664, les Hollandais enlevaient les sucres des îles françaises des Antilles, les raffinaient en Hollande et les revendaient en France.

En 1664, Colbert prit des mesures pour retirer ce commerce des mains des Hollandais et le faire passer en celles des Français. Il établit la Compagnie des Indes Occidentales et défendit aux habitants de vendre leurs sucres aux étrangers.

Des raffineries s'établirent en France.

Pour faciliter les relations commerciales entre les îles et la métropole, Colbert exempta de droits de sortie les mar-



chandises envoyées aux colonies ; elles payaient, jusqu'en 1669, 6 l. par tonne ; il diminua les droits d'entrée sur les sucres qui en provenaient et augmenta les droits qui frappaient les sucres étrangers.

Les droits d'entrée s'élevèrent tout d'abord à 9 et 10 livres par quintal ; ils furent ramenés à 4 l. dans les tarifs du 18 septembre 1664 et du 18 avril 1667 et enfin diminués de moitié par décret du 10 décembre 1670 ; ils n'eurent donc plus à payer que 40 sols. En 1667, les sucres étrangers avaient été surtaxés. Nouvelle surtaxe le 2 septembre 1669 ; les sucres raffinés en pain ou en poudre furent taxés à 22 l. 10 s. le quintal ; les cassonnades blanches ou grises du Brésil, 15 l ; les moscouades, 7. l. 10 s. ; les barbades, panelles et sucre de St-Thomé, 6 l. (B 2).

Pour favoriser l'exportation des sucres raffinés en France, Colbert fit rembourser par le fermier général les droits perçus à leur entrée, soit 6 l. par quintal de sucre raffiné. (29 sept. 1678, (B 2).

Comme conséquence, plusieurs raffineries hollandaises tombèrent. Les raffineries françaises fournirent abondamment le sucre nécessaire à la France et purent encore en expédier en Italie, en Savoie, en Suisse, en Allemagne et dans les pays du nord.

De son côté la navigation augmenta considérablement. " Le commerce des îles, écrivait-on en 1690, donne de l'emploi à 200 vaisseaux depuis 100 jusqu'à 300 tonneaux, qui occupent plus de 7.000 matelots.

" La construction, le radoub, l'équipement, l'armement et le ravitaillement de ces vaisseaux fait la subsistance d'une infinité d'artisans... "

" Ce commerce fournissait un gagne pain à plus de 400.000 personnes en France, favorisait l'écoulement des produits français qui sans lui n'aurait pas trouvé de débouchés, rapportait des produits coloniaux qu'on aurait été obligé d'acheter à l'étranger, et valait au roi, annuellement, un million de livres de droits d'entrée. (Baas, Blénac, p. 55-56).

Tout en enrichissant la métropole, le commerce des sucres apportait le bien être aux colonies. Les sucreries se multiplièrent avec les années. On en voit 264 à la Martinique en 1710, 338 en 1720, 456 en 1742. En 1720 elles expédient à la France 140.000 quintaux de sucres blanchis et 60.000 de sucres bruts ; en 1733, 300.000 quintaux de sucres blanchis et 12.000 de sucres bruts. L'année 1750 fut particulièrement florissante ; en cette année, la Martinique envoya à la métropole 188.000 quintaux de sucres blancs, 152.000 de sucres communs, 80.600 de sucres de tête et 4.000 de sucres bruts, soit en tout 420.000 quintaux de sucres blanchis. En outre, elle expédia 63.000 quintaux de café, 11.000 quintaux de coton, et 7.000 de cacao. On en chargea 150 navires et les habitants en retirèrent 27 millions. L'année 1753 tient le record de tout le XVIIIème siècle et valut aux colons 30.800.000 livres tournois, soit environ 600 millions de notre monnaie d'avant guerre (1939). Le sucre brut avait passé de 8 à 22 l. le quintal et la Martinique fut vraiment pendant une dizaine d'années un second Pérou (1).



(1) L. P. Ma. (p. cit. p. 136-149)

Commerce avec le Canada et autres colonies françaises

Les îles ne devaient pas faire de commerce avec les pays étrangers, mais elles pouvaient en faire avec les autres colonies françaises, avec le Canada, avec Cayenne et Saint-Domingue.

Dès 1664, de Tracy signalait les échanges possibles entre les îles et le Canada. Plus tard, Colbert invitait les habitants à les entreprendre, mais ce furent les Canadiens qui les premiers les réalisèrent. Ils envoyèrent aux îles, en 1670, trois de leurs vaisseaux chargés des produits de leurs terres. L'intendant Talon se hâta d'en donner connaissance à Colbert qui lui répondit l'année suivante :

“ Je n'ai pas manqué de rendre compte au Roi des trois vaisseaux qui ont été construits au Canada et envoyés l'année dernière aux îles françaises de l'Amérique. Ce commencement de commerce a été fort agréable à sa Majesté et comme

il produira assurément des avantages considérables aux habitants des dits pays s'ils s'appliquent fortement à le soutenir et à l'augmenter, excitez-les fortement à bâtir de nouveaux vaisseaux et à s'en servir pour le transport de leurs bois et denrées aux dites îles, y charger des sucres, les apporter en France et de là reporter aux dits pays les denrées et autres marchandises qui leur sont nécessaires.

“ La décharge de quelques droits sur ces sucres est faite. ” (B 3).

Le sieur Latouche vint du Canada aux îles pour organiser ce commerce en 1673.

Dix ans plus tard, ce sont des négociants antillais qui proposent de se lancer dans ce trafic, mais à condition de le faire seuls pendant dix ans. Ils demandaient aussi l'autorisation de porter à Boston et aux colonies anglaises des sirops et des eaux de vie de canne qui restaient inutilisés et qui, disaient-ils, auraient rapporté plus de 100.000 écus par année.

“ Plusieurs raffineurs de Saint-Pierre (Martinique) et du Baillif (Guadeloupe), écrit Blénac en février 1861, avec l'appui de l'intendant, proposent d'établir un commerce avec le Canada. On y porterait du sirop, de l'eau de vie de canne, du tabac, un peu de sucre raffiné, du gingembre, de la casse pour les échanger contre du bœuf salé, du poisson, de la farine, des pois, du beurre, de l'huile de poisson, des bois à bâtir, des mats. Quinze à seize cents barriques de sirop par an restent inutilisées aux Antilles... Son écoulement mettrait fin à la falsification des sucres... l'eau de vie de canne sera d'un prix bien moindre que l'eau de vie de France... ”

Le commerce entre le Canada et les Antilles n'était pas de nature à déplaire au Roi, au contraire, il se hâta de l'encourager dès qu'il en fut question ; il recommanda à Blénac de bien accueillir les marchands qui venaient des rives du Saint Laurent ; mais il ne voulut pas que ce commerce fut l'objet d'un monopole, il en laissa la liberté à tout négociant et il ne voulut pas non plus d'un commerce avec Boston et les colonies anglaises.

Ce commerce n'eut jamais une grande importance. En février 1683, Blénac écrit : " M. de Maintenon envoya l'année dernière une barque au Canada chargée d'eau de vie de canne, de sucre et de tabac, mais l'incendie de Québec et l'ignorance de celui qu'il avait chargé du débit de ces marchandises sont causes que ce voyage fut ruineux et ne paya que le fret. Nous portons les marchands de la Martinique à tenter un autre essai espérant que sa Majesté les exemptera de tous droits à l'aller et au retour ". Effectivement on fit de nouvelles tentatives de commerce. Mais le fisc était toujours là. Les fermiers firent payer la moitié des droits qui se payent sur l'eau de vie de France ; les marchands perdirent 15% de leur capital et ne voulaient plus recommencer (C8, A3).

Alors le roi fit supprimer tous les droits frappant les marchandises allant des îles au Canada et *vice versa*, (B 11, 1685) et le commerce reprit. L'intendant Bégon s'associa avec quelques négociants pour le faire, ce qui lui donna un regain de vitalité, moyennant quoi il put annoncer au ministre qu'il avait pleinement réussi. Ce succès fut peut-être plus imaginaire que réel, en tout cas il fut de courte durée. En 1686, deux vaisseaux seulement allèrent au Canada et l'année suivante on avouait un échec.

Le trafic entre les deux colonies ne disparut pas complètement pour cela, mais il n'eut pendant de longues années qu'une vie très languissante. On en attribuait la cause à la faiblesse des trafiquants. On souhaitait qu'il fut repris par de riches armateurs de Bordeaux ou de la Rochelle qui pouvaient se lancer dans des opérations de plus grande envergure.

La disette qui sévit en France durant les années 1706 et 1714 obligea les colons à lui donner un regain de vitalité, le Canada étant le seul capable de leur fournir les farines dont ils avaient besoin. Toutefois, ce ne fut qu'après 1727 qu'il prit une certaine importance grâce à diverses exemptions accordées par le Roi.

" Le 31 décembre 1726, en effet, Sa Majesté, pour lier un plus grand commerce entre le Canada, l'île Royale et les

îles du Vent, ordonna que les marchandises du cru transportées à l'île Royale seraient déchargées du droit de poids d'un pour cent pendant dix ans, à commencer le premier janvier 1727, et les marchandises destinées à l'île Royale et au Canada déchargées du droit de 3% et du droit de 40 sols par quintal de sucre que perceoit habituellement le Domaine d'Occident”.

Cette même décision fut renouvelée pour dix ans le 1er janvier 1737, (Ann. du Cons. Sup.) et maintient l'activité commerciale en vigueur. En 1730, 19 vaisseaux canadiens jettent l'ancre à la Martinique ; 25, l'année suivante et 34 en 1732. En 1743, 46 navires abordent à Saint-Pierre, y déchargent leur cargaison et en repartent la plupart chargés de sirops et de sucres. Dans les années 1752 et 1753, les importations venant du Canada atteignirent leur apogée et s'élevèrent à 1.800.000 et 1.900.000 livres. Après quoi, ce fut la guerre de sept ans et ses désastreuses conséquences, au nombre desquelles il faut compter la ruine de ces relations commerciales.(1)

La Martinique a également trafiqué avec Saint-Domingue et la Louisiane. A Saint-Domingue, elle acheta des chevaux et des mulets qu'elle échangea vraisemblablement contre des marchandises françaises. Par ailleurs, les deux colonies ayant des produits similaires, le trafic se réduisit nécessairement à peu de chose. Il n'était pourtant pas inexistant car dans les Annales du Conseil supérieur, nous lisons en l'année 1739 : “ Quelques-uns de ceux qui font le commerce à Saint-Domingue en abusent pour faire le commerce étranger”.

Le commerce avec la Louisiane nous est connu par une exemption de droits, accordée aux marchandises trafiquées, semblable à celle qui concernait le Canada. Datée de l'année 1737, elle est également établie pour 10 ans. On ne voit pas bien quels étaient les produits échangés.

(1) L. P. May. (p. cit. p. 149-153.)

Fraudes commerciales

A cette époque le commerce était fait de la manière suivante. Habituellement le marchand venait sur les lieux placer sa marchandise. Arrivé à destination, il installe tout ce qu'il a apporté dans des magasins, à terre. Les habitants qui en ont besoin, s'y transportent, choisissent ce qu'il leur faut, conviennent de la quantité de sucre qu'ils fourniront pour le prix et en délivrent un billet payable à deux, trois ou quatre mois. Le temps du billet échu, le marchand envoie des barriques vides chez l'habitant son débiteur pour recevoir le sucre dont il est redevable.

L'habitant, trop souvent chargé de dettes et ayant peine à les payer, cherche tous les moyens dont il peut s'aviser pour faire peser davantage son sucre et payer par le grand poids d'une méchante marchandise le prix d'une bonne ; " il cherche à le rendre gras, à le charger de sirop, tous moyens de rendre la marchandise d'autant plus méchante qu'elle est plus pesante et que par conséquent elle paye plus de dettes " (1). Il met parfois du bon sucre aux deux extrémités de la barrique et remplit le reste de sucre de qualité inférieure.

(1) Rapport de Patoulet, C 8, A 3.

Les négociants de France n'étaient pas plus scrupuleux. " Il serait à souhaiter, écrit l'intendant Bégon, que les marchands de France fussent tous des gens de probité ; mais on ne voit que de la tromperie, et tous les jours on découvre de nouvelles friponneries qu'ils font pour tromper les habitants soit dans le poids, soit dans les mesures ou dans la qualité des marchandises. Les marchands envoient souvent des navires à vide, ce qui rend les marchandises rares et chères. Les habitants achètent leurs provisions trois ou quatre fois plus chères qu'elles ne coûtent en France.

" Chez les Anglais et les Hollandais, les marchandises coûtent 25 ou 30 o/o plus chères qu'à Londres ou à Amsterdam et les marchands gagnent plus au bout de l'an par le grand nombre de marchandises qu'ils débitent que les marchands français.

" Il y a des mesures à prendre en France contre des tromperies qui font horreur et qui ont dégoûté les habitants de faire venir des marchandises de France.

" Du côté des habitants, il faudrait souhaiter qu'ils fassent de bonnes marchandises et qu'ils payent plus régulièrement leurs dettes". (C 8, B1).

Le P. Labat a écrit à ce sujet : " Le boeuf salé d'Irlande est le plus estimé et avec raison ; car il est certain qu'il est toujours le meilleur, le plus gras, le plus désossé et le moins sujet aux friponneries, pourvu qu'il n'ait point été refait dans un certain port que la charité m'empêche de nommer où l'on est venu jusqu'à cet excès de mettre dans les barils des têtes de boeuf toutes entières avec les jambes et les pieds, et même au lieu de boeuf, de la chair de cheval avec les pieds encore tout ferrés". (Labat, t. IV p. 289).

La liberté du commerce n'avait donc pas donné le résultat escompté par Colbert ; les marchands français, au lieu de se faire concurrence, s'entendaient pour majorer leur prix, pour tromper les clients et faire des bénéfices illicites. Il importait d'y porter remède car la question commerciale était, comme elle a toujours été, de première importance.

Ces plaintes pourtant ne réussirent pas à améliorer la situation ; les négociants français continuèrent à manifester une conscience d'une élasticité prodigieuse. En 1712, Phelypeaux, gouverneur, s'en plaint à son tour de la manière suivante :

“ Les marchands qui vont de France aux îles, dit-il, font des fraudes très considérables sur les denrées qu'ils y apportent ; la barrique de vin de Bordeaux qui autrefois contenait 120 pots n'est à présent que de 100, et il y en a même beaucoup au dessous ; le baril d'eau de vie qui doit tenir 54 pots n'est actuellement que de 42 ; les barils de boeuf et de lard salé qui pesaient 200 livres sont réduits à 150 ; il en est de même de la farine ; cependant ces denrées continuent d'être vendues au même prix que si elles étaient de jauge et de poids légitime. Les habitants en souffrent beaucoup.

“ Avec l'intendant de Vaucresson, il faudrait prendre connaissance de la cargaison de chaque vaisseau et ordonner que le tout soit vendu sur le poids et la mesure fixée et déduire sur le prix ce que la fraude aurait soustrait. Il serait même à propos de fixer le prix en accordant au vendeur 100 pour 100 de profit ; gain excessif mais dont les habitants seraient contents, le gain actuel étant de 2 et 300 pour cent sur le comestible et les marchandises sèches ”. (C8, B3).

Evidemment, il y avait des risques à courir ; la mer n'était pas toujours calme et des cargaisons disparaissaient parfois dans les flots ; en temps de guerre, ce qui n'était pas rare, des bateaux étaient capturés par l'ennemi, c'était la ruine pour leurs propriétaires ; en 1744, les Anglais capturèrent 40 bâtiments français chargés de marchandises d'Europe. Parfois, au contraire, c'était les corsaires antillais qui faisaient une concurrence désastreuse aux marchands métropolitains ; en 1690, les corsaires de la Martinique capturent 24 bateaux ennemis et en vendent les prises à Saint-Pierre ; par suite, surabondance de marchandises et baisse ruineuse pour les commerçants. En 1696, l'intendant Robert écrit : “ Toutes les marchandises de France sont à un très bas prix à la Martinique. Les corsaires ont mis l'abondance de toute sorte de marchandises qu'ils donnent à un prix très médiocre. Les farines, les vian-

des salées s'y donnent à bon marché ; les toiles, de même ; les négociants ont en magasin quantité de ces denrées dont ils ne trouvent à se défaire qu'à perte. Les vins de Bordeaux sont à vil prix."

Ce n'est pas tout. Les négociants n'accompagnaient pas toujours leurs marchandises. Ils confiaient aux capitaines le soin de la vente. Ceux-ci s'arrangeaient pour ne rien perdre à l'affaire. Quelques-uns vendaient leur cargaison à bon marché à un associé qui revendait cher aux particuliers et ils partageaient le bénéfice.

Parfois les négociants avaient recours à des commissionnaires ; ils n'étaient pas mieux servis. Ces commissionnaires retenaient les fonds entre leurs mains le plus longtemps possible et les faisaient fructifier à leur avantage ; ils prenaient les bonnes dettes pour leur compte et les remplaçaient par des mauvaises. Plusieurs, de deux barils de boeuf d'Irlande en faisaient trois en y mêlant beaucoup d'os et de pieds. Un jour, on trouve 17 jarrets dans un même baril.

"Si la bonne foi avait régné entre commerçants et habitants sucriers, écrit l'intendant Dumaitz, on aurait eu le commerce le plus florissant qui se puisse imaginer. Il y avait 50 % de profit à faire sur la vente d'une cargaison de sucre et 35 et 40 sur celle d'une cargaison de marchandises venant de France vendue en gros, et 100 % si elle était vendue en détail".

Les négociants n'étaient donc pas seuls responsables de la cherté des vivres et des fraudes qui se commettaient dans le commerce. Néanmoins, il y avait des exagérations à réprimer, des abus à corriger. La liberté tant pronée par Colbert aurait produit ses effets, si l'étranger n'en avait pas été éliminé ; mais le commerce ayant été réservé aux seuls métropolitains, l'entente était trop facile entre eux pour qu'ils ne cèdent pas à la tentation de faire des bénéfices illicites.

Patoulet essaya de remédier à la situation par un règlement approprié, mais ce règlement ne fut pas approuvé par le ministre. On espérait toujours en haut lieu que le temps et l'expérience apporterait aux transactions commerciales le correctif nécessaire.

Le Roi lui écrivit de Fontainebleau, le 2 juin 1680 :
“ Sur la nécessité de changer le commerce qui se fait en sucres et d'obliger les marchands à le faire en argent... et sur les règlements que vous même avez fait pour empêcher la mauvaise qualité des dits sucres et obliger les marchands à n'en prendre et n'en envoyer en France que de purs et sans sirop, j'estime nécessaire de vous expliquer que l'unique application que vous devez avoir est de procurer par tous les moyens une grande liberté dans le commerce, sans empêcher les habitants de vendre leurs sucres aux marchands, de quelque qualité qu'ils soient, ni les marchands de vendre au prix et à la manière qu'ils voudront les marchandises qu'ils font venir de France, et soyez persuadé que les remèdes que vous apporterez par un règlement... produiront un petit bien particulier à quelque marchand... mais pour le bien général qui est l'augmentation du commerce et des colonies, pour appeler un plus grand nombre d'habitants, ... il n'y a que la liberté du commerce... qui le puisse produire ”. (B. N. ms No 11,315).

Voyant enfin qu'on s'était trompé, Blénac fut chargé, en 1687, de réunir les principaux négociants et habitants de la Martinique, de la Guadeloupe et de Saint-Christophe, et d'examiner avec eux le moyen de réformer les abus. (B 13).

Nous ignorons les conclusions prises à cette occasion.

Il fallait pourtant un règlement sur ce point. Il ne fut fait, semble-t-il, que 50 ans plus tard. Le 12 janvier 1744 parut enfin la décision suivante : “ Il y a longtemps qu'il revient des plaintes sur les fraudes qui se sont commises tant par rapport aux denrées que les navires marchands du royaume portent aux colonies, qu'à l'égard des denrées qu'ils y prennent. En conséquence, les barils de farine ne pourront être inférieurs à 180 livres net ;

le baril de boeuf salé sera de 180 l. net, de viande désossée ; ces barils ne devront pas contenir seulement des jarrets, pieds, têtes et autres pièces de rebut, ou ils seront refusées ;

les barriques de vin de Bordeaux devront contenir 110 pots ou 32 velles (?), au moins 103 pots aux colonies et alors elles seront réputées marchandes ;

Défense de mettre du beau sucre aux deux bouts d'une barrique et du mauvais au milieu à peine de 3.000 livres d'amende pour chaque barrique et confiscation d'icelle ;

défense de mêler de la mélasse et du sirop au sucre brut ;

défense de faire des barriques de plus de mille livres.

Toutes les barriques seront marquées de l'étampe à feu de l'habitant sur les deux fonds.

Les balles de coton seront marquées... leur poids sera de 200 livres. (Ann. Cons. souv. t V, p. 68).



La contrebande

En attendant cette réglementation, les colons trouvèrent une solution facile aux fraudes métropolitaines, la contrebande.

La contrebande se faisait à la Martinique même et aux abords de Fort Royal. Le sieur de Valmenière, lieutenant du Roi, écrivait en 1716 :

“ Les barques anglaises, qui viennent à la côte sous prétexte de faire de l'eau et du bois, ne laissent pas de mouiller à la Pointe des Nègres, à une lieue du Fort Royal, et de débarquer leurs marchandises chez le sieur Dupré, colonel de milice réformé, qui loge sur le bord de la mer... elles les vendent à des habitants qui leur envoient en échange du vin, de l'eau de vie et des denrées du pays...

“ Outre les barques adressées au sieur Dupré, les Anglais en mouillent souvent d'autres à l'îlet à Ramiers dont les patrons font un signal connu de plusieurs habitants qui vont dans leurs canots faire la traite à leur bord...” (C8, B4).

S'il était si facile de se livrer au commerce défendu aux abords même de Fort Royal, à plus fort raison pouvait-on le faire dans le reste de l'île.

“ Le commerce étranger, a-t-on noté en 1688, se fait à continuer et presque toutes les nuits de la Guadeloupe à Montsara, de Saint-Christophe à Saint-Eustache et à Nièves, de la Martinique à la Dominique ”. (B 14).

Parfois même on le trouve organisé en grand à Saint-Pierre.

Phelypeaux, en arrivant comme lieutenant général aux îles a trouvé le commerce établi à boutique ouverte à Saint-Pierre, sous les yeux de M. l'intendant et de M. le Bègue, (major de l'île) ; les officiers d'un vaisseau anglais avaient un magasin où il y avait des marchandises sèches qui se vendaient publiquement. Il y a été vendu plus de 1.600 barils de boeuf. (C8, B3).

“ L'île de Saint-Thomas, écrivait-on encore, occupée autrefois par les Danois, aujourd'hui par une compagnie de Brandebourg, n'a guère d'autre objet que le commerce à faire avec les îles françaises pour en tirer des sucres, de l'indigo, etc...

Elle a recommencé (son commerce) plus fortement depuis la guerre (1) avec l'île de Sainte-Croix puis avec les autres îles ; une partie considérable du sucre y a passé ”. (C8, B2).

C'est la contrebande qui se faisait à Sainte-Croix qui motiva le transport de ses habitants à Saint-Domingue, en 1695, au grand étonnement du P. Labat qui n'en comprit jamais la raison. Un beau jour les vaisseaux du Roi arrivèrent en cette île, embarquèrent tous les colons et les déposèrent à Saint-Domingue, “ où, leur dit-on, ils feraient un commerce plus avantageux et seraient plus en sécurité ”. (B 18).

Phelypeaux combattit la contrebande avec acharnement. Duquesne, son successeur fut beaucoup plus tolérant, ce qui déclencha contre lui les dénonciations de l'intendant Vaucresson.

“ Avant l'arrivée de M. Duquesne, écrit-il au ministre, il n'était plus fait mention de commerce étranger et l'on en avait quasi oublié le nom par l'attention continuelle que l'on

(1) La guerre de la 2ème coalition (1689-97).

avait de renvoyer tous les bâtiments anglais pour empêcher qu'ils ne missent à terre leurs marchandises ; quand leurs vaisseaux de guerre venaient mouiller dans les rades, des chaloupes armées surveillaient jour et nuit leurs démarches.

“ Mais après l'arrivée de M. Duquesne on s'est ralenti sur ces précautions. Quelques personnes... afin de se donner un crédit dans le pays dont ils ne manquent jamais d'abuser ont fait comprendre à M. Duquesne qu'il ne pouvait rien faire de mieux que de permettre aux Anglais d'apporter des chevaux, des mulets et des bourriquets, le tout sous prétexte du bien public...

“ M. Duquesne donna cependant aisément dedans, et après les premiers envois, le commerce étranger se réveilla si vivement que, depuis 10 ans qu'il est dans la colonie, il n'avait rien vu de semblable. Car, à l'abri des bestiaux, les rades, la côte et le Fort Royal étaient remplis de barques, y en ayant eu près de 40 à la fois, dont la plupart chargées de toutes sortes de marchandises, entre autres de boeuf salé et de nègres qui étaient devenus si communs que les habitants avaient le boeuf salé à 12 et 15 l. le quart, et les nègres à 3 et 400 livres les plus beaux ; et il faut croire qu'ils ont jeté dans l'île près de 2.000 noirs ”.

Vaucresson écrit encore :

“ Les étrangers ont vendu dans l'île près de 2.000 nègres ; ils payaient à M. Duquesne un droit de 50 l. par tête de nègre pour avoir la permission de les vendre et on les débarquait dans les culs de sac des environs du Fort Royal... On ne voyait dans les rues et les magasins que marchandises anglaises. Un Bremengen d'Antigues est resté plus de cinq mois à Fort Royal avec cinq barques qui ne faisait qu'aller et venir, tandis qu'il demeurait chez un nommé Hease, Irlandais qu'on doit regarder comme le plus fin pilote et le plus intrigant qu'il y ait jamais eu pour le commerce étranger ”. (C8, B3).

Ce commerce interlope n'était pas le fait des seuls colons ; les marchands français savaient le pratiquer avec autant d'habileté que les contrebandiers de profession. C'est encore Vaucresson qui nous l'apprend.

“ Pami les marchands, écrit-il, il y en a qui outre leurs cargaisons ont vendu 3 à 400 barils de boeuf anglais qu'ils allaient prendre avec leurs chaloupes à bord des barques anglaises... Il y a aussi des négriers qui, étant dans le carénage à Fort Royal, ont vendu, outre leur cargaison, 80 à 100 nègres qu'ils allaient prendre en rade. Ce commerce se fait avec tant de précaution qu'il est rare de les surprendre, peu de personnes voulant servir de dénonciateur. ” (C8, A20). Les Antilles d'ailleurs n'en ont pas le monopole. “ Les Juifs chargent bord à bord dans la rivière de Bordeaux ”. (C8, B1).

Ce n'était donc pas la complicité du Gouverneur qui créait la fraude. On peut dire qu'elle existât toujours avec plus ou moins d'intensité ; et si Vaucresson dénonce Duquesne avec tant d'acrimonie, c'est un peu par jalousie. Cette jalousie montre le bout de son oreille lorsqu'il écrit :

“ Tandis que les généraux (gouverneurs) ont tous les honneurs et se procurent des 60.000 livres de rente sans leurs appointements, pour ne point exagérer, un intendant n'a que 12.000 livres par an qui ne lui sont point payées. ” (Ibid.)

Duquesne se défend longuement dans toutes ses lettres des accusations dont il était l'objet. Il écrit entre autres :

“ J'ai eu l'honneur de vous informer que je n'ai pu refuser aux habitants qui ont des sucreries la permission de laisser débarquer aux Anglais les mulets qu'ils pourraient apporter sans quoi le tiers des sucreries étaient sans travailler faute de bestiaux... J'ai fait visiter les bateaux pour éviter qu'on fasse, à cette occasion, le commerce d'autres choses. Les habitants font le commerce étranger parce que le marchand veut vendre son boeuf trop cher et que les habitants le trouve ailleurs à meilleur marché. ”

“ Des négociants exposent que j'ai permis le commerce étranger... Je ne dis pas qu'il n'ait pu arriver que quelques bateaux anglais n'aient vendu quelques barils de boeuf le long de cette île ; mais je puis vous assurer, si cela est vrai, qu'il a été exécuté contre ma volonté et malgré mes défenses très sévères là dessus. Au reste, je ne puis être partout ni garder

toute l'île, et il n'est pas vraisemblable que, par complaisance et sans profit, je donne la préférence aux étrangers....

“ Je ne sais point faire de miracles ni aller dans les anses mettre empêchement aux bateaux qui y vont... je n'ai ni barque ni chaloupe. ” (C8, A20).

Duquesne était-il bien sincère ? On peut en douter. Ce qui est certain, c'est qu'on fit aux îles de son temps une contrebande très active avec l'étranger, et le conseil de régence qui alors administrait les colonies, décida de rappeler le Gouverneur et de le remettre chef d'escadre comme il était auparavant.



Commerce avec la côte espagnole de terre ferme

Que Duquesne ait trempé dans ces affaires louches, cela ne doit pas trop nous étonner ; il n'était pas le premier gouverneur à flancher sur ce point. Blénac lui-même, le rigide Blénac, si intransigeant quand il s'agissait du service du Roi n'en fut peut-être pas complètement innocent. Un jour en janvier 1694, un vaisseau du Roi capture un bâtiment ennemi où l'on trouve des lettres de la Compagnie de Brandebourg adressées à ceux qui favorisaient son commerce. Or, l'une d'elles est destinée à Blénac, une autre à de la Saulaye, gouverneur de Sainte-Croix... (B 18).

On en sera moins étonné encore quand on saura que le gouvernement lui-même le favorisait parfois. En même temps que le Roi multipliait les défenses de commercer avec l'étranger, il faisait une curieuse exception pour la côte espagnole de l'Amérique où non seulement il permettait le commerce étranger mais il le recommandait en cachette et poussait ses administrateurs à *corrompre au besoin* les autorités espagnoles pour le faire avec plus de facilité.

Non seulement il permit au sieur de Maintenon de faire la contrebande mais il lui donna un de ses vaisseaux pour la faire. Le 2 novembre 1680, il écrit à Blénac :

“ Ayant permis au sieur d'Angennes de Maintenon de naviguer entre les îles jusqu'aux côtes de terre ferme de l'Amérique avec ma frégate *La Sorcière* dont je lui ai confié le commandement, il faut lui laisser la liberté d'aller où bon lui semblera pendant quatre années. Il ne faut délivrer aucun passe-port de ce genre sans le consentement de d'Angennes.

“ Il doit faire le commerce avec les Espagnols. Il importe que cette entreprise soit secrète. Je vous prie de bien prendre garde que qui que ce soit en ait connaissance et de lui permettre de prendre dans les îles jusqu'à 150 milliers de sucre par an ”. (B9).

Vouloir qu'un tel commerce restât secret, c'était vouloir l'impossible ; on ne pouvait pas imposer le secret à tout un équipage. D'autre part, on ne pouvait guère contrôler avec minutie la quantité de sucre qu'un favori du Roi voulait emporter et encore moins le suivre à travers les îles où il avait la facilité de faire le commerce qu'il voulait. C'était la contrebande officiellement approuvée. Par suite, on aurait eu bien tort de se faire scrupule de l'imiter. L'intendant écrivait à ce propos :

“ Si l'on donne la liberté à M. de Maintenon d'aller partout où bon lui semblera sans passe-port, il est constant que le commerce étranger est ouvert par l'association qu'il fait avec divers particuliers, entre autres le commis des fermes. C'est la liberté de commerce avec les Anglais, les Hollandais et les Danois. ” (C8, B1).

Pour comprendre l'autorisation donnée au sieur de Maintenon, il faut savoir que la France, depuis des années retirait de gros bénéfices du commerce qu'elle faisait avec l'Espagne. Au temps de Colbert, 15 à 30 % des chargements de métaux précieux arrivés à Cadix passaient en terre française. De 1670 à 1686, la France recevait de Cadix en moyenne 12 à 13 millions de livres par an. Les Français possédaient en Andalousie dès l'année 1660 une fortune évaluée à 4 millions

de ducats d'or ; et Colbert considérait le commerce avec l'Espagne comme le fondement de tout le commerce français. (Rev. Q. H. sept. 1934 p. 144). Il n'y a donc rien d'étonnant à ce qu'il ait songé à l'établir directement avec la côte espagnole ; on pouvait y porter du boeuf, du vin, des approvisionnements divers et on était payé en or, ce qui était ardemment convoité.

Le commerce avec les colonies espagnoles s'organisa donc d'abord en cachette ; il ne tarda pas à se faire ouvertement avec pleine autorisation des pouvoirs publics. En décembre 1684, le roi fit publier et afficher que l'Espagne avait ouvert ses ports aux Français et qu'ils pouvaient y aller trafiquer librement. C'était sans doute aussi leur ouvrir les ports de l'Amérique. Ils ne se le firent pas dire deux fois, et, en 1706, Vaucresson pouvait écrire que les colons faisaient un grand commerce avec la côte espagnole et qu'il en était revenu près de 1.500.000 livres à la Martinique.

D'après le P. Labat voici comment l'on procédait :

“ Lorsqu'on veut entrer dans quelqu'un de leurs ports pour y faire le commerce, on feint qu'on a besoin d'eau, de bois, de vivres. On envoie un placet au gouverneur par un officier qui expose les besoins du bâtiment. D'autres fois c'est un mât qui a craqué, ou une voie d'eau considérable qu'on ne peut trouver ni étancher sans décharger le bâtiment et le mettre à la bande. On détermine le gouverneur à croire ce qu'on veut qu'il croit par un présent considérable qu'on lui fait. On aveugle de la même manière les officiers dont on a besoin et puis on obtient permission d'entrer, de décharger le bâtiment pour chercher la voie d'eau et remettre le bâtiment en état de continuer son voyage. Les formalités sont observées ; on enferme soigneusement les marchandises, on en met le sceau à la porte du magasin par laquelle on les fait entrer mais on a soin qu'il y en ait une autre qui n'est point scellée par laquelle on les fait sortir de nuit, et l'on remplace ce que l'on ôte par des caisses d'indigo, de cochenille, de vanille, par de l'argent en barre ou monnayé, du tabac et autres marchandises ; et dès que le négoce est achevé, la voie d'eau se trouve étanchée, le mât assuré, le bâtiment prêt à mettre à la voile”. (Labat, t. VII, p. 221).

Coup d'œil sur les marchandises échangées

Après la disparition de la Compagnie des Indes, la faculté de trafiquer aux îles fut accordée à tout bateau français. Aucun contrôle sérieux des marchandises qu'il portait ne fut tout d'abord établi mais il devint nécessaire avec le temps, et une réglementation de plus en plus complète fut élaborée. (1)

En 1698, le gouvernement prit la décision suivante :

“ Les passe-ports pour négocier aux îles seront donnés par le Roi sur les certificats des directeurs de la Compagnie d'Occident aux Français, à l'exclusion des étrangers.

“ Ceux qui l'obtiendront donneront caution soit aux dits directeurs, soit aux officiers de l'amirauté, de charger en France dans le port qu'ils indiqueront, et qu'ils feront retour dans le même port.

(1) Le 9 août 1678, ordre fut donné “ aux capitaines, navires marchands et barques de faire exactement la déclaration de leurs marchandises à l'arrivée aux îles et à leur départ sous peine de confiscation ”. On peut cependant douter de son exécution.

“ Il sera tenu un registre des départs et des retours des vaisseaux.

“ Défense à tout bateau étranger de mouiller dans les rades des îles et de naviguer aux environs à peine de confiscation du bateau et de sa marchandise, et défense à tout sujet de Sa Majesté de faire du commerce avec ces bateaux aux mêmes peines la première fois et avec punition corporelle en récidivé.

“ Les capitaines, en arrivant aux îles, présenteront les passe-ports et certificats de l'amirauté des chargements faits en France. De même, en arrivant en France, ils présenteront les certificats signés par les commis du domaine d'Occident”.
(C8, B1).

Malgré la contrebande, un commerce de plus en plus important s'établit entre la métropole et les îles. Voici, par exemple, un état commercial de l'année 1717.

“ Pendant les six premiers mois de l'année, il est arrivé à la Martinique 71 vaisseaux qui ont porté :

225 engagés
6.578 barriques de vin de France
118 pipes de vin de madère
15 barriques de liqueur
35 barriques de vin de champagne en bouteille
12.107 barils de boeuf salé
212 quintaux de morue, etc.

Ils ont emporté :

6.201 barriques de sucre blanc
1.387 barriques de sucre de tête de forme
5.950 barriques de sucre brut
9.361 quintaux de cacao
2 barriques et demi de chocolat

456 balles de coton
1.367 quintaux de canéfica
5 barriques et demi de graines à chapelet
266 barriques de sirop
246 barriques de tafia, etc (C8. B4).

Cet état commercial montre que le vin de France coulait en abondance à la Martinique et que ce n'est pas de ce matin que le champagne y est apprécié des habitants. La morue prend une place de plus en plus importante à côté du boeuf salé et finira par le supplanter un jour.

Par ailleurs, nous remarquons que le sucre blanc ou terré a conservé la préférence des planteurs sur le sucre brut ; que le chocolat Elot a eu un aîné plus âgé que lui de deux cents ans passés. Le coton, le canéfica, pas plus que les graines job, ne figure plus guère dans le commerce actuel. Quant au sirop et au tafia, on ne voit pas trop pour quelle destination ils étaient embarqués, vu que la vente en était interdite en France.

Plus tard, comme nous l'avons vu plus haut, le commerce des Antilles occupait de 200 à 300 navires. Les îles envoyaient en France pour 20.117.461 l. 13 s. de marchandises. C'était une période de grande prospérité.



Révolution et Restauration

A la fin du XVIIIème siècle, le commerce des Antilles avec la France était très prospère. En 1788, la Martinique produisit :

28.377.000 livres de sucre qui, vendus à 10 sols la livre, donnèrent..	14.231.000 livres.
6.890.050 l. de café à 9 s. la l.	3.283.160
88.550 l. d'indigo	769.835
1.260.000 l. de coton	3.178.200
772.000 l. de cacao à 16 sols la livre. .	537.800

On estime qu'il a été vendu en contrebande, comme sucre et comme café, pour une valeur de 3.250.000 livres.

La Martinique a donc exporté en cette année pour plus de 26 millions de marchandises. (Arch. Nat. AF IV, 1212).

Dans un mémoire des négociants de Bordeaux sur les colonies, nous lisons ceci : " Les marchandises venues de nos îles d'Amérique pendant les quatre années de 1774 à 1777 y ont produit année commune 172 millions. En 1785, la recette fut de 181 millions ; elle approcha en 1789 de 200 millions. Nous revendions tous les ans aux étrangers pour plus de 150 millions de denrées coloniales. Nous en obtenions de toutes les nations commerçantes de l'Europe une balance en notre faveur de plus de 70 millions. " (AF III, 208).

Survint la Révolution et ce fut la ruine. Les cultures furent très souvent négligées, parfois abandonnées ; les relations commerciales devinrent très précaires par suite de la piraterie et l'insécurité des mers et le peu de trafic qui survécut passa presque entièrement entre les mains des Anglais.

Quand, en 1814, la France reprit possession de la Martinique, elle reprit en même temps possession de son commerce. Le gouvernement décida que tout bâtiment anglais qui, au jour de la reprise de possession, avait commencé le débarquement de ses marchandises, pourrait le continuer et l'achever ; mais que tout bâtiment qui arriverait après cette date devait se conformer à l'arrêt du 30 août 1784.

L'expérience avait montré qu'une prohibition trop absolue était nuisible aux colonies et favorisait le commerce interlope ; aussi, pour concilier les intérêts des colons avec ceux de la métropole, le Roi avait porté un arrêt, en 1784, en vertu duquel les bateaux étrangers pouvaient décharger et vendre aux colonies des bois de toute espèce, du charbon de terre, des animaux vivants, des salaisons de boeuf, de la morue, du poisson salé, du riz, du maïs, des légumes et des cuirs verts ou tannés. Toutefois, on ne pouvait prendre comme paiement que des sirops, des tafias ou des marchandises françaises.

Malgré les ordres donnés et la volonté de les exécuter, il n'était pas facile de supprimer du jour au lendemain un commerce établi depuis nombre d'années et de le remplacer par un autre à créer de toutes pièces ; il y eut évidemment une période de transition où la contrebande s'infiltra assez facilement au grand déplaisir des marchands français. La chambre de commerce du Havre, en particulier, se plaignit de la francisation frauduleuse de navires étrangers et du commerce prohibé qu'on pratiquait trop ouvertement. On signalait entre autres que, le 16 septembre 1816, 18 à 20 navires étrangers se trouvaient à Saint-Pierre ; ils introduisaient des marchandises anglaises et emportaient des denrées coloniales. Pendant ce temps, 25 bâtiments français arrivés sur les lieux avaient peine à trouver du fret.

Pour parer à semblables abus, le ministre avait soin de recommander fréquemment au gouverneur de veiller à la protection du commerce français. Il lui écrivait en 1818 :

“ Je ne dois pas vous dissimuler l'inquiétude des armateurs français sur l'existence jusqu'à présent trop certaine dans la colonie d'un commerce interlope très actif et en général sur l'inexécution de l'arrêté de 1784...

“ Je suis d'ailleurs bien persuadé que vous ne négligerez rien pour mettre un terme à la fraude et que vous saurez vous refuser constamment à toute tolérance en ce qui concerne l'introduction même momentanée des marchandises étrangères non permises par l'art. 2 de l'arrêt de 1784... Il faut repousser toute tolérance de la manière la plus absolue... la France possède des moyens plus que suffisants pour exploiter seule le commerce de ses établissements d'Amérique ”.

Pour mieux surveiller la contrebande, le gouvernement créa la douane ; il l'établit à la Martinique, à la Guadeloupe et à Cayenne et l'enrichit d'un contrôleur, pour mieux assurer son service.

Pour que ce contrôleur n'ignore rien de ses obligations, à la date du 27 janvier 1819, le ministre lui faisait la recommandation suivante :

“ Le principal ou pour mieux dire l'unique objet de l'institution des colonies est de procurer la plus grande extension possible au commerce national et que, si dans l'intérêt de l'existence de ces établissements, il a été nécessaire de déroger pour certains articles au régime exclusif qui devrait en être la première et constante loi, du moins ne doit-on outrepasser que dans le cas d'une urgente nécessité et avec une grande circonspection les limites qui ont été fixées par l'arrêt du 30 août 1784 ”.

Les cas de nécessité urgente n'étaient pas si rares. En 1817, un cyclone dévaste la Martinique. On ne pouvait pas laisser mourir les colons de faim pour se conformer à l'exclusif. Aussi, le 28 octobre de cette année, le gouverneur et l'intendant, alors Vaugiraud et Dubuc, pour faciliter le ravitaillement, ouvrirent les ports de la Martinique au commerce étranger pour une durée de six mois. On avouera qu'ils y allaient plutôt largement, mais on ne niera pas l'intention charitable et philanthropique qui inspira leur décision.

Une entorse à l'exclusif fut apportée d'une façon assez curieuse par les madras. L'usage de ces mouchoirs s'était introduit aux Antilles depuis nombre d'années et les femmes y tenaient mordicus. A plusieurs reprises, on autorisa certains négociants pour une raison ou pour une autre à en introduire des quantités assez importantes dans les îles, puis on supprima toute autorisation. Ce fut pour ouvrir la porte à la contrebande et au marché noir de l'époque. Bientôt, la douane s'avoua vaincue et dut permettre l'entrée des madras. Elle ne perdit cependant rien à l'affaire et frappa leur entrée d'une redevance fiscale assez intéressante. Le directeur des douanes de la Guadeloupe écrit à ce sujet, en 1835 : “ Quant à l'admission des madras, il a fallu céder à la force des choses en permettant ce que l'on ne pouvait empêcher. Le madras est ici pour les femmes de toutes les conditions un objet de passion et de première nécessité. Cette contrebande avait lieu par infiltration ; c'étaient les passagers, les hommes d'équipage qui cachaient sur eux des pièces de madras ” et il aurait fallu une inquisition tyrannique pour les saisir au passage. En conséquence, une ordonnance royale en permit l'entrée moyennant un droit de 10 francs par pièce de huit mouchoirs.

L'admission de ces madras, ajoute le directeur, aura pour résultat d'en faire baisser prodigieusement le prix", car la contrebande ne se fait évidemment pas *gratis pro Deo*.

Une autorisation beaucoup plus importante fut alors accordée à l'entrée des farines étrangères. Jusque là, les farines étaient envoyées de la métropole. Mais la distance, la longueur des voyages, les pertes occasionnées par le mauvais temps ou les guerres, imposaient parfois de grandes privations sur ce chapitre, et alors il fallait payer très cher un produit que normalement on aurait pu avoir à bon compte. Ainsi, en 1831, le baril de farine américaine, vendu à 26 ou 27 francs aux Etats-Unis, fut payé 55 francs à St Thomas et vendu jusqu'à 95 francs à la Guadeloupe. C'était une porte ouverte aux spéculateurs. On trouva heureusement l'occasion de la fermer.

Une loi du 15 avril 1832 ayant aboli en France toute prohibition à l'entrée et à la sortie des grains et des farines, on n'avait plus aucune raison de les interdire aux colonies. Le gouvernement se contenta d'imposer à leur entrée un droit suffisant pour assurer aux producteurs français une protection convenable contre la concurrence.

Le baril de farine de Moissac, — alors grand centre d'exportation de farine pour les Antilles — valait, tous frais payés, 52 francs 52 à la Martinique. Celui d'Amérique était vendu 31 francs. On y ajouta un droit de douane de 21 francs 52 et il put être vendu aux colonies françaises.

Il ne faudrait pas croire que la création de la douane supprima la contrebande ; elle la diminua simplement. M. Lavollée, inspecteur des finances en mission aux Antilles en 1840, la signala dans un rapport qu'il fit au ministre. A la Martinique, la contrebande arrivait au Simon et au Grand Céron. Des sucres vinrent de Porto Rico et furent signalés par le Consul. Des cafés de St Domingue entrèrent à la Guadeloupe et furent expédiés en France où ils furent saisis. Des cotons vinrent de St Christophe. Quarante balles soi-disant de la Désirade arrivèrent au Moule, puis à la Pointe, munis de tous les certificats d'origine en bonne et due forme et expédiés en France.

Pour supprimer la fraude, Lavollée proposa le recensement des récoltes. Mais c'était chose impraticable aux Antilles, les récoltes dépendant surtout des agents atmosphériques dont il est impossible de prévoir les variations. Il fallut laisser subsister la contrebande.



Au XIXème siècle — Crise sucrière

LES sucres ont toujours fait la richesse des Antilles françaises ; en même temps, ils approvisionnaient les caisses de l'Etat par les droits d'entrée dont ils étaient frappés en arrivant à la métropole. Pendant tout le XVIIIème siècle, ces droits furent de 3 livres en espèces pour 100 livres pesant de sucre brut et de 15 livres pour le sucre terré. Une loi du 29 mars 1791 éleva ces droits à 4 livres 25 pour le premier et à 18 livres 30 pour le second.

Quelques années auparavant, Jean-Baptiste Dubuc, ancien commis au département de la marine qui avait conservé une grande influence dans les bureaux des ministres, avait obtenu du gouvernement une somme considérable pour établir une raffinerie sur son habitation de la Caravelle. Le gouvernement espagnol cherchait alors à attirer des laboureurs de la Martinique et de la Guadeloupe à Trinidad ; il s'agissait de les maintenir en place. Pour donner plus de valeur à leurs produits, le gouvernement autorisa l'établissement d'une raffinerie qui pouvait traiter trois millions de livres de sucre par an, selon un procédé nouveau, et cela pendant 12 ans. Ce sucre devait être consommé sur place ou vendu aux

Etats-Unis. La direction de cette raffinerie fut confiée à la société Boucherie frères et le gouvernement lui alloua la jolie somme de 1.510.627 livres, argent de France.

Ceci se passait en 1784. La raffinerie, si jamais elle a fonctionné, n'a pas dû le faire bien longtemps, car les troubles révolutionnaires mirent bientôt fin à son activité, et des sommes formidables pour l'époque, que l'on consacra à son organisation il ne reste qu'un tas de ruines qui attirent encore aujourd'hui les visiteurs et dont ils ne s'expliquent pas l'origine. (Arch. Nat. AD VII, 23).

Pendant la Révolution, les sucres entraient difficilement en France et la perception des droits fut très aléatoire.

Le 1er novembre 1810, Napoléon 1er établit un tarif spécial : les Hollandais introduisaient le sucre en franchise ; les Américains payaient 75 francs les 100 kilogs et un droit de 300 francs frappait les sucres étrangers.

Cette marchandise devait être rare et chère ; aussi quand la liberté des mers reparut avec la Restauration, il ne fut pas difficile de l'imposer lourdement sans provoquer ni protestation ni murmures et la taxe fut portée à 49 francs 50 les 100 kilogs pour le sucre brut, soit 0,50 le kilog, et à 70 francs pour le sucre terré.

Sous l'Empire, on avait commencé à extraire le sucre de la betterave. Cet industrie périclita pendant assez longtemps, puis elle se perfectionna et, grâce aux travaux des chimistes, elle donna pleine satisfaction ; enfin, elle se développa d'une façon surprenante et inquiétante. En 1829, elle donna 4 millions de kilogs ; en 1832, on estima la récolte du sucre de betterave à 10 millions de kilogs ; à 30 millions en 1835 et on prévoyait le chiffre de 40 millions pour 1836.

La consommation du sucre de cannes, à la métropole, avait augmenté dans de larges proportions. De 8 millions de kilogs en chiffres ronds, en 1812, elle avait passé à 16 millions en 1815, à 36 millions en 1817, à 52 millions en 1822 et à 67 millions en 1831 ; mais elle arrivait à son maximum et le

sucre de betterave, en entrant en scène, allait lui faire une concurrence ruineuse s'il ne trouvait pas un débouché suffisant. Le sucre colonial, en effet, payait 24 francs pour le transport du Havre à Paris ; il fallait au moins 25 francs au planteur pour qu'il fut convenablement rétribué ; de sorte que les 50 kilogs de sucre colonial revenaient à 60 francs 75, tandis que le sucre de betterave ne revenait qu'à 42 ou 44 francs et ne payait aucun droit.

Or, les usines à sucre se multipliaient en France. Au 1er janvier 1835, on en comptait 221 en pleine activité et 111 se mettaient en marche dans le courant de l'année, de sorte que la production totale du sucre surpassait la consommation. En 1831, il arrive dans les ports de France 97.451.333 kilogs de sucre ; on est obligé d'en réexporter 13.999.159 kilogs. La situation menace de s'aggraver et les colons jettent des cris de détresse.

Les sucres étant à peu près leur unique ressource, ils demandent que ces sucres soient affranchis de tout impôt ou qu'un impôt semblable frappe les sucres de betterave. Si le gouvernement réserve ses préférences à l'agriculture française, disent-ils, les colonies demandent :

1o— la liberté d'exporter à l'étranger leurs denrées ;

2o— la liberté de s'y approvisionner en marchandises ;

3o— l'autorisation d'exporter sous tout pavillon ; la navigation française ne pouvant soutenir la concurrence étrangère.

La Corse, ajoutait-on, et plusieurs départements maritimes peuvent acheter et vendre à l'étranger ; traitez-nous comme eux. D'ailleurs, 40 millions de sucre de betterave font perdre 20 millions au trésor ; le gouvernement a donc tout intérêt à soutenir notre cause.

On était très embarrassé en haut lieu pour trouver une solution donnant satisfaction aux colons sans nuire aux métropolitains. " Nous ne faisons que débiter dans une industrie nouvelle, disaient ces derniers, accordez-nous quelques années pour amortir les dépenses exceptionnelles que nous avons faites pour nous installer ".

D'autre part, on faisait valoir que la betterave, outre le sucre qu'elle produisait, fournissait du tourteau très nourrissant pour les bovidés, ce qui contribuerait à développer considérablement le cheptel ; la culture de la betterave, disait-on, "changerait la face de l'agriculture".

A cela on répondait qu'il ne fallait pas voir seulement les intérêts des cultivateurs de betterave, il fallait considérer surtout les intérêts de l'ensemble des métropolitains. Or, le commerce des Antilles utilisait 5 ou 600 navires et occupait 5 à 6.000 matelots, — et le sucre représentait la presque totalité des importations ; en 1834, il figurait pour une valeur de 41.691.892 francs sur total de 49.165.451 francs ; avec son sucre, la Martinique achetait en 1832 : 378.954 kilogs de beurre, 1.693 hectolitres d'eau de vie, 4.051.953 kilogs de farine, 61.026 kilogs de fromage, 179.968 kilogs de grain, 549.900 kilogs d'huile d'olive, 848.570 kilogs de morue ou de poissons salés, 218.636 kilogs de tissus de coton, 244.765 kilogs de tissus de chanvre ou de lin, 473.498 kilogs de viandes salées, 43.450 hectolitres de vin.

Or, les viandes salées étaient expédiées de Nantes et de Bordeaux ; le beurre et le fromage, de la Bretagne, du Poitou et de la Vendée ; les céréales et la farine venaient du midi, en particulier de la région de Montauban ; l'huile d'olive, de la Provence. Les vins trouvaient un plus grand débouché aux colonies qu'en Angleterre, en Ecosse, en Irlande et aux Etats-Unis, et ces vins étaient fournis par la région de Bordeaux et du Languedoc. L'agriculture française vendait annuellement aux colonies pour 23 à 24 millions de ses produits.

Le commerce colonial n'intéressait pas simplement l'agriculture, les métaux travaillés, le fer, l'acier, le cuivre, les verres, les cristaux, l'ébénisterie, les modes, les livres, les gravures, les machines, les instruments de tout genre, les tissus, les chapeaux, les souliers, les soieries, les rubans, tout cela provenait de France, principalement du Nord et rapportait environ 14 millions par an à ses manufactures.

Le commerce percevait annuellement environ 22 millions pour le transport et l'emmagasinage des sucres et 9 millions

pour le transport des produits français aux colonies ; c'était donc un revenu total de 31 millions que les ports de mer et leur personnel avaient à leur actif. L'exportation du sucre à l'étranger leur aurait causé une perte immense.

“ Serait-il équitable, disait-on, de frapper tant d'ouvriers français de tout genre pour ne pas vouloir établir un juste équilibre entre les charges imposées par le trésor sur des sucres également français, mais l'un fabriqué par cinq départements français et l'autre par cinq colonies françaises.

“ Dans l'intérêt du trésor public, de la force navale, du commerce maritime, de la population des ports et des côtes, des agriculteurs du centre et du midi, et de la France entière, il importait de répartir conformément à l'équité les charges sur tous les sucres, qu'ils soient de cannes ou de betterave. ”

Le gouvernement ne pouvait rester sourd à ces considérations, et, le 4 avril 1836, il présenta à la Chambre un projet de loi tendant à établir un impôt sur le sucre de betterave. On donna à cette nouvelle une grande publicité dans les colonies et... on en resta là.

Mais la question demandait autre chose que des promesses plus ou moins vagues, il fallait une décision vraiment efficace. Comme elle tardait à venir, — sous le régime des rois on avait parfois des libertés que nous interdisent nos modernes républiques —, le gouverneur, le contre amiral de Moges, prit, le 17 mai 1839, un arrêté par lequel il permettait l'exportation du sucre de Martinique “ à toute destination, par tout pavillon, jusqu'à ce qu'il ait été statué sur les modifications à faire subir à la législation concernant le sucre colonial ”.

La Guadeloupe ne tarda pas à prendre une décision semblable.

Quand la nouvelle en parvint en France, ce fut comme un soliveau qui tombe dans une mare ; les chambres de commerce poussèrent les hauts cris ; on craignait que toute la récolte ne passe à l'étranger ; de toute nécessité il fallait sans tarder arriver à une solution. Aussi, sans attendre les palabres

inutiles des Chambres, le Roi, le 21 août suivant, édicta-t-il une ordonnance en vertu de laquelle les droits d'entrée étaient diminués de 12 francs par 100 kilogs pour les sucres bruts des colonies et de 20 francs 40 pour les sucres terrés. L'ordonnance avait force de loi à partir du 1er septembre, soit dix jours plus tard.

C'était une amélioration très intéressante pour les colons et on peut croire que si elle ne combla pas tous leurs désirs elle leur procura du moins une situation viable.



Conclusion

De tout ce qui précède il ne faudrait pas conclure que la France ne s'occupait de ses colonies que pour en réquisitionner les produits qui étaient à sa convenance. Par ses ministres et ses gouverneurs, elle en poursuivait la prospérité avec un inlassable dévouement.

La canne, paraît-il, avait dégénéré. En 1818, le gouverneur fit venir de Cayenne 5.000 plants de cannes d'Otaïti, la canne la plus appréciée de l'époque et ce geste fut renouvelé l'année suivante.

Peut-être ces plants ne donnèrent-ils pas le résultat escompté. On en fit venir d'autres du versant pacifique de l'Amérique centrale et, chose curieuse, c'est une sage-femme, Mme Ribî, qui s'y employa activement ; elle traversa trois fois seule l'isthme de Panama en 1837 et en rapporta 1.500 pieds de la canne désirée. En 1840, le ministre de la marine en fit venir d'autres de la Haute Egypte et Mehemet Ali se fit un plaisir de les lui fournir. Enfin, on alla en chercher jusqu'en Océanie même, jusqu'à Tahiti.

On fit de même pour le café. Comme on se plaignait de sa qualité à la Martinique, le ministre Molé lui fit expédier des graines du meilleur café de Bourbon. En 1839, le sieur Guillain, lieutenant de vaissau, reçut la mission, au cours d'une croisière qu'il fit dans le golfe d'Arabie, d'en rapporter des plants de café Moka pour les faire passer aux Antilles, et mille précautions furent prises à cet effet. En 1840, on apporta aux Antilles neuf caisses de plants de café de l'Yemen tirés du domaine d'Ibrahim Pacha au Caire.

En 1832, on cherche à développer les plantations de tabac aux Antilles ; on en expédie 700 kilogs du Macouba et de Ste Marie et le ministre demande qu'on en fasse une nouvelle expédition. Le gouverneur de Moges voulait que la régie en fit une commande de 100.000 francs pour l'année 1840.

Outre la culture du tabac, le gouvernement aurait voulu voir l'industrie de la soie se développer aux îles. Sur sa recommandation, six hectares de muriers sont plantés à la Martinique. Le sieur Perrottet, botaniste distingué, après avoir parcouru l'Inde, visite les départements du midi où l'on élève les vers à soie et part pour les Antilles pour y implanter cette industrie. Avant son départ, il recrute à la métropole un homme bien entendu dans l'élevage des vers tandis que sa femme et ses deux filles sont de très habiles fileuses.

Pourquoi la pomme de terre qui est originaire d'Amérique ne pousserait-elle pas dans les Antilles ? N'y aurait-il pas une variété qui pourrait s'acclimater ? On fait des essais. Un premier envoi de plants ne réussit pas ; les plants sont arrivés en mauvais état. Un deuxième suit bientôt ; il est composé de quatre caisses contenant neuf variétés différentes.

Jusqu'à cette époque on ne travaillait la terre qu'à la houe. C'était primitif et coûteux. En 1818, le ministre propose d'introduire la charrue ; il en envoie cinq de différentes espèces pour servir de modèle. Pour montrer comment on s'en sert, il offre d'envoyer aussi des laboureurs si c'est nécessaire.

Les colons constataient que depuis 40 ans on n'avait fait aucun progrès dans la fabrication du rhum qui restait " d'une

qualité très inférieure ” et se vendait “ à bas prix ”. A plusieurs reprises, on envoya du vesou en barrique et en bouteille à Paris où les chimistes s’appliquèrent à en améliorer le rendement. M. Gradis y envoya aussi un stoc de cannes ; le chimiste Péligot en fit une analyse soignée et constata que les planteurs étaient loin d’en retirer tout le sucre qu’elles contenaient.

En 1824, une commission spéciale fut chargée par le ministre d’étudier un nouveau mode de fabrication du sucre résultant des travaux du chimiste Dérosne qui promettait d’en améliorer la qualité et d’en augmenter la quantité dans le rapport de 7 et 12.

En cette même année on perfectionne les moulins qui sont restés jusque-là très défectueux.

L’année suivante, un chimiste de valeur est envoyé en Angleterre pour prendre connaissance de nouveaux perfectionnements apportés à la fabrication du sucre ; il part ensuite pour la Martinique afin d’en porter la recette aux planteurs.

En 1835, M. Soleau, ingénieur agronome, parcourt Surinam, Démérariy et les Antilles, y étudie les divers procédés de culture de la canne et de son utilisation ; il en laisse une étude très appréciée que l’on met à la disposition des colons.

En 1819, le baron de Mackau introduit à la Martinique la patate Paul qu’il tire de la Réunion et qui donne “ 44 milliers de livres dans un seul arpent ” ; il veut y acclimater le “ goramy ”, gros poisson de rivière dont la multiplication rapide permettrait, pensait-il, de remplacer la morue, et il en fit apporter 39 dans l’île. Il tira deux serpentaires du Cap pour détruire les serpents et il fit venir toute une série de graines et de plants qui prospéraient à la Réunion. On apporta une variété de patates et de bananiers de St Vincent ; diverses plantes de l’Inde ; on fit chercher des plantes et des animaux au Chili, à Rio de Janeiro, au Cap de Bonne Espérance, aux Indes, en Chine, au Japon, au Thibet où l’on rencontra “ une vache grognant à queue de cheval ” ; enfin dans toutes les parties du monde. Si la Martinique n’est

pas plus riche qu'elle n'est en variété de plantes ou d'animaux, ou en espèces sonnantes, ce n'est pas la faute des autorités qui ont présidé à son gouvernement dans le passé et la monoculture encore existante n'est pas la conséquence d'une routine paresseuse et inintelligente, car on peut redire aujourd'hui ce qu'un inconnu écrivait il y a 150 ans :

“ D'après les résultats des statistiques, le commerce et l'intelligence des cultivateurs des Antilles françaises rendaient leurs établissements infiniment supérieurs à ceux des autres colonies dont toutes les valeurs d'exportation réunies en Europe n'égalaient point celles de France. Le revenu des colonies françaises est bien supérieur à celui des autres colonies grâce à l'intelligence et à l'industrie de leurs habitants plus portés au travail par leur caractère actif que ceux de tous les autres pays ”. (AF IV 1212) (1).



(1) Tout ce qui concerne le XIXème siècle est tiré des Dépêches Ministérielles gracieusement mises à ma disposition par M. Kervégant et ses auxiliaires. Je m'empresse de leur témoigner ici toute ma reconnaissance.

