





# Cahiers des Anneaux de la Mémoire

Europe • Afrique • Amériques

## La Loire et le commerce atlantique XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle

Revue annuelle publiée par  
l'association Les Anneaux de la Mémoire  
avec le soutien  
de Marie-Françoise CLERGEAU, députée de Loire-Atlantique,  
du ministère de la Culture  
et de la Communication – Direction régionale des  
affaires culturelles Région Centre,  
du Conseil Régional des Pays de la Loire,  
de la fondation d'entreprise du Crédit Mutuel  
de Loire-Atlantique et du Centre Ouest,  
de la Ville de Nantes



Nantes 2015

n° 16

Directeur de la publication :

Yvon CHOTARD

président des Anneaux de la Mémoire, Nantes

Directeurs de rédaction :

Jean-Marc MASSEAUT

vice-président des Anneaux de la Mémoire, Nantes

Bernard MICHON

historien, université de Nantes

Comité de rédaction :

Catherine COQUERY-VIDROVITCH

historienne, professeur émérite, université de Paris

Abdoulaye Bara DIOP

anthropologue, professeur émérite,  
université de Dakar

Roger BOTTE

historien, CNRS-École des Hautes Études  
en Sciences Sociales, Paris

Myriam COTTIAS

historienne, CNRS-EHESS,  
université Antilles-Guyane

Olivier DOUVILLE

psychanalyste, université de Paris

Augustin EMANE

juriste, université de Nantes

Hubert GERBEAU

historien, université d'Aix-en-Provence

Philippe-Jean HESSE

historien du Droit, professeur émérite,  
université de Nantes

Hugues LIBOREL-POCHOT † psychanalyste, Toulouse

Éric SAUGERA

historien, Nantes

Secrétariat de rédaction :

Patricia BEAUCHAMP AFADÉ

Mathilde BOUCLÉ-BOSSARD

Barbara CHIRON

Renaud DECHAMPS

Maquette et mise en page :

Rui Manuel MASCATE et Ann-Gaël MOULINIER

Édition :

LES ANNEAUX DE LA MÉMOIRE

18 rue Scribe 44000 NANTES

Tél. : (33) 02 40 69 68 52

<http://www.anneauxdelamemoire.org>

e-mail : [contact@anneauxdelamemoire.org](mailto:contact@anneauxdelamemoire.org)

Couverture :

Louis Masson, Saumur vu de la Loire, 1775,

© château-musée de Saumur.

ISSN 1280-4215

ISBN 978-2-913921-00-9

## La Loire et le commerce atlantique XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle

Préambule	p. 07
Présentation du programme Loire des Lumières	p. 11
Avant-propos	p. 15
Remerciements	p. 25
Cartes : Le monde atlantique - La France et les bords de Loire	p. 26
<b>Philippe HRODĚJ</b> Les Antilles aux temps pionniers de la colonisation	p. 31
<b>Jacques DUCOIN</b> Du temps des engagés au temps des esclaves : Bertrand d'Ogeron (1613-1676) et la colonisation de Saint-Domingue	p. 45
<b>Marion TANGUY</b> Les peuples de la Loire et l'eldorado antillais : les engagés ligériens pour les îles de l'Amérique au XVII <sup>e</sup> siècle	p. 61
<b>Emmanuel BROUARD et Florent GODELAINE</b> La Loire fleuve « sucré » : voiture par eau d'une denrée exotique et relations entre le bassin fluvial, Nantes et les Antilles aux XVII <sup>e</sup> et XVIII <sup>e</sup> siècles	p. 83
<b>Aka KOUAMÉ</b> Les produits des pays traversés par la Loire dans les cargaisons négrières nantaises au XVIII <sup>e</sup> siècle : une approche à partir des archives des armateurs et de la chambre de commerce	p. 103
<b>Tugdual DE LANGLAIS</b> Jean Peltier Dudoyer (1734-1803), de Gonnord à l'Isle de France	p. 115
<b>Françoise DE PERSON</b> Les négociants orléanais, leurs réseaux, et le commerce avec Saint-Domingue	p. 139
<b>Patrick VILLIERS</b> Orléans, le sucre et les influences atlantiques	p. 155
<b>Maud VILLERET</b> Une industrie nouvelle sur les bords de Loire : implantation et essor des raffineries de sucre (fin XVII <sup>e</sup> -fin XVIII <sup>e</sup> siècle)	p. 169
<b>David AUDIBERT</b> Épiciers et commerce des produits coloniaux : les exemples du Mans, d'Angers et de Nantes au XVIII <sup>e</sup> siècle	p. 187
<b>Érick NOËL</b> Gens de couleur dans les pays de la Loire à l'époque moderne : origine, circulation, intégration	p. 205
Des bords de Loire à l'île de la Tortue : extraits de l'exposition	p. 217



## Préambule

Grâce au soutien de plus de 230 auteurs et artistes, la collection des Cahiers des Anneaux de la Mémoire qui publie un ouvrage chaque année depuis 1999, est parvenue à sa seizième édition. Ce nouveau numéro est destiné à poursuivre la diffusion de travaux scientifiques permettant d'approfondir le travail de mémoire qui est la raison des Cahiers. Dans cette perspective, nous gardons le choix d'aborder les questions contemporaines relatives aux diverses mémoires héritées du passé, par l'étude des phénomènes à l'origine de ces mémoires, par faire de l'histoire d'abord.

L'histoire globale se joue toujours à l'échelle locale aussi, et avec des populations et des individus qui ne sont pas seulement des instruments au gré des circonstances. Les histoires des hommes et des femmes concernés d'une manière ou d'une autre, d'un rôle à l'autre pour reprendre cette expression moderne, par la construction du monde atlantique, ont construit une histoire globale. Cette source ne saurait être négligée. À travers quelque 200 articles d'auteurs d'horizons géographiques divers, et ayant tous un domaine de prédilection dans leurs propres recherches, la collection des Cahiers permet aussi de deviner ce qui se vivait à l'époque de la traite atlantique et des esclavages aux Amériques.

Les thématiques qui ont inspiré les numéros précédents ont souvent proposé d'observer les phénomènes hors de l'Europe. Les travaux de chercheurs de ces régions lointaines du point de vue des Européens ont permis de réaliser les éditions des Cahiers consacrées à Haïti, à l'océan Indien, à Cuba, ou à l'Afrique centrale, entre autres, et de montrer que les connexions entre ces régions ont fait de l'Atlantique une « économie-monde » construite là encore par des multitudes d'histoires locales et humaines.

Mais l'Europe, actrice et bénéficiaire, même si elle se sent parfois hautaine et spectatrice du monde extérieur, y appartient elle aussi et en reçoit l'impact qu'il faut continuer à identifier et à évaluer. Parmi les précédents numéros des Cahiers, les 10 et 11 ont rassemblé de jeunes chercheur(e)s qui ont prêté leurs travaux sur l'histoire des ports français par lesquels une autre partie du monde extérieur pénétrait et enrichissait le territoire hexagonal. Bien que n'ayant pas été les seuls

acteurs de l'histoire globale de la traite atlantique et des esclavages aux Amériques, des Européens en grand nombre furent néanmoins très actifs, et d'importantes activités et bénéfiques ont influencé de vastes régions de la façade atlantique de l'Europe.

Depuis ce double numéro sur les ports français de la traite atlantique qui furent la porte d'entrée en Europe d'une autre partie du monde, les thématiques successives des Cahiers ont poursuivi la collecte de travaux sur ce qui reste de ce qui a été vécu sur les océans et les continents, hors de l'Europe, tel que la mémoire. Le numéro 12, consacré aux arts plastiques, n'est plus directement dans le champ des historiens et il permet autant que faire se peut dans un livre d'écrits, d'évoquer le vaste champ des arts plastiques qui sont un témoin de la mémoire cette fois, et de préférence en lien direct avec l'histoire.

Les numéros 13, sur la Méditerranée, et 14, sur l'Afrique centrale atlantique, poursuivent donc les étapes historiques du voyage triangulaire autour de l'Atlantique. Le travail des historiens est important et il doit être diffusé. Les recherches contemporaines confirment que ce sont des pans entiers des vieilles civilisations féodales d'Europe, de la Méditerranée et de l'Afrique, qui se sont livrées jusque tard dans l'histoire au commerce d'êtres humains pour l'exploitation de leur travail. L'esclavage ne fut globalement condamné sur la surface de la terre qu'à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, et jamais totalement éradiqué.

Les sociétés des Nouveaux mondes ont néanmoins créé la créolité et c'est le thème du numéro 15, « Créolités aux Amériques françaises », qui permet de s'instruire des travaux des chercheurs. Ceux-ci permettent, là encore, de mieux identifier tous les contacts et les liens qui ont tissé le monde atlantique, et de mesurer l'originalité des sociétés créoles des Nouveaux mondes. Ces sociétés construites au-delà des mers ne furent jamais très lointaines ni totalement étrangères aux sociétés des Vieux mondes qui les ont construites sur la terre des Amérindiens. Les marins d'Europe sont allés explorer et exploiter les côtes de l'Afrique pour le développement des Amériques au profit de l'Europe d'où ils avaient commencé et où ils achevaient le voyage triangulaire.

Ainsi, avec le numéro 16 sur la Loire et le commerce atlantique, le voyage triangulaire rentre vers l'Europe par les ports qui étaient les portes d'entrée ouvrant l'influence d'autres mondes à de vastes étendues vers l'intérieur des terres, grâce aux fleuves. La Loire et le port de Nantes sont un exemple parfaitement caractéristique du développement d'une vallée fluviale par l'intermédiaire d'une métropole portuaire qui a ravitaillé un vaste arrière-pays et qui en fut ravitaillé. Certes, l'activité économique n'explique pas tout mais elle reste un indicateur précieux. Nous abordons donc les questions de l'impact du monde atlantique sur l'Europe d'un point de vue relativement quantifiables scientifiquement, par l'exemple des activités autour du fleuve Loire dans la France du XVIII<sup>e</sup> siècle. À l'époque de la découverte de la navigation au long cours, d'importants réseaux fluviaux et humains se sont connectés aux nouveaux réseaux maritimes et ont augmenté d'autant leurs activités et leur

influence. C'est ainsi qu'ont émergé des métropoles dans le processus de développement des nations maritimes de l'Europe occidentale des Temps modernes. Celle-ci multiplia dans le même temps la déportation et la mise en esclavage de millions de travailleurs et travailleuses africains aux Amériques.

La thématique de ce numéro a été inspirée par le travail de l'association dans le projet Loire des Lumières que Mathilde Bouclé-Bossard vient nous évoquer, et la rédaction de ce numéro a été dirigée par Bernard Michon avec qui nous avons déjà travaillé dans la rédaction des numéros sur les ports. Donc je laisse très volontiers la parole à mes camarades.

Jean-Marc MASSEAUT  
directeur de rédaction  
des Cahiers des Anneaux de la Mémoire





## Présentation du programme

L'association Les Anneaux de la Mémoire, créée en 1991, a pour objectif de mieux faire connaître l'histoire des traites humaines et des esclavages à travers les siècles ainsi que leurs héritages. Par l'étude et la connaissance de l'histoire et sa présentation au grand public, notre association souhaite chasser les démons du passé et contribuer à construire sur des fondations de vérité et de confiance, des relations équilibrées entre les peuples de l'Atlantique, séparés et réunis tout à la fois par leur histoire commune.

Jusqu'à présent, notre association s'est surtout intéressée à la période négrière à Nantes. Ce travail a permis de transmuter la sombre réputation du port négrier en celle d'une ville militante de la mémoire collective et nous a amenés à créer en 2005 L'Alliance Internationale des Anneaux de la Mémoire avec nos partenaires d'Europe, d'Afrique et des Amériques.

Depuis 2013 l'association s'investit plus particulièrement sur les rives de la Loire avec l'ensemble de leurs habitants et a lancé le programme Loire des Lumières, avec le soutien de la région des Pays de la Loire, pour mettre en valeur le patrimoine matériel et immatériel de la Loire, d'Orléans à l'Océan.

Ce programme va décliner, sur une période d'une dizaine d'années, les héritages légués aux habitants de la Vallée de la Loire, en trois volets :

- La Loire Transatlantique, dont les rives élargissaient l'océan lui-même, en particulier au XVIII<sup>e</sup> siècle. Nous voulons mettre en avant dans cette thématique les liens historiques et l'interconnexion du fleuve avec l'Océan Atlantique, notamment depuis les débuts de la colonisation des Amériques, mais surtout au siècle d'or de la traite négrière atlantique, le XVIII<sup>e</sup> siècle.

- La Loire des Révolutions, de la Renaissance aux guerres de Vendée, en passant par les conflits religieux; l'histoire de notre territoire est marquée par des siècles de révolutions significatives.
- La Loire des Civilisations, en célébrant notre culture ligérienne particulière, dans ses différentes composantes et dans un dialogue international avec les autres civilisations, elles-mêmes souvent nées près de fleuves prestigieux.

Le programme Loire des Lumières combine des événements tels que des expositions, des rencontres, des animations, des publications ainsi que des échanges internationaux, en vue d'assurer à notre région et à sa population une visibilité et une attractivité aux plans culturel, éducatif, économique et touristique, en rapport avec notre riche passé.



Scénographie de l'exposition dans la chapelle Notre-Dame-des-Mines à Chalonnes-sur-Loire.

C'est ainsi que la première exposition, intitulée « Des bords de Loire à l'île de la Tortue » a été présentée à Chalonnes-sur-Loire (Maine-et-Loire) du 10 mai au 30 octobre 2014.

Cette exposition a permis de montrer les liens historiques qui unissaient l'Anjou et les Antilles, du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle. Au gré des décors, des objets et des documents, les visiteurs ont pu parcourir près de 300 ans d'histoire, de la fondation de la colonie française de Saint-Domingue (actuelle Haïti) par le Rochefortin Bertrand d'Ogeron au XVII<sup>e</sup> siècle, à la négociation de la dette d'indépendance d'Haïti par Emmanuel de Las Cases, administrateur des mines

de Chalonnes-sur-Loire au XIX<sup>e</sup> siècle. Cette exposition a permis aux visiteurs de comprendre dans quelles conditions l'Anjou et les bords de Loire constituaient l'arrière-pays de Nantes (principal port français de traite des Noirs au XVIII<sup>e</sup> siècle) et participaient, directement ou indirectement, à l'histoire politique et maritime de cette période.

La thématique de ce 16<sup>e</sup> numéro des Cahiers des Anneaux de la Mémoire est inspirée de cette exposition. Il s'agit en effet de prendre en compte le fait que l'essor du port de Nantes au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, avec en particulier le commerce triangulaire, n'a pas été le produit d'une génération spontanée, mais la concentration en un temps et en un lieu – le port de Nantes –, d'une histoire beaucoup plus générale, venue de très loin, et qui concerne, d'une part, le développement du trafic maritime dans l'océan Atlantique et, d'autre part, l'enrichissement de toute la Loire, partie



Scénographie de l'histoire et de la généalogie de la famille Las Cases, administrateur des mines de Chalonnes-sur-Loire au XIX<sup>e</sup> siècle.

prenante de ce trafic. Le fleuve majeur du royaume de France voyait circuler les hommes, les marchandises et les idées depuis des siècles. Il facilitait les activités industrielles et commerciales ainsi que les échanges en tout genre. C'est ainsi que le premier gouverneur de l'île de la Tortue (Saint-Domingue) au XVII<sup>e</sup> siècle venait de la région angevine, et qu'il existait plus de raffineries de sucre à Orléans qu'à Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Avec le programme Loire des Lumières, nous espérons contribuer à un réveil de la Loire, belle endormie, qui mobilisera alors les atouts de son patrimoine et de son histoire en leur donnant un sens pour notre temps. Inutile de souligner que nous avons besoin d'une mobilisation progressive mais très large pour réaliser cet ambitieux programme. C'est pourquoi nous vous invitons à nous contacter si vous voulez en savoir plus sur la Loire des Lumières et/ou si vous voulez rejoindre le réseau et proposer vous-mêmes des événements ou projets contribuant à ces objectifs.

Mathilde BOUCLÉ-BOSSARD  
chargée de projet  
Les Anneaux de la Mémoire



Nicolas Ozanne, Le Port de Nantes, vu du chantier naval de la Fosse, lithographie, 1776, © Archives municipales de Nantes.

## Avant-propos

# La Loire et le commerce atlantique XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle

« La Loire est le canal naturel qui ouvre une communication à presque toutes les provinces de France pour négocier avec tout l'univers commerçant ». <sup>1</sup> Cette affirmation, extraite d'un document adressé aux États de Bretagne en janvier 1787, par les négociants de Nantes, en réponse à un projet de canal qui relierait leur ville à Pornic, illustre le rôle clé du fleuve dans les relations entre une place commerciale, située en fond d'estuaire, et son vaste arrière-pays ou hinterland.

Le basculement du centre de gravité économique de l'Europe, de la Méditerranée vers l'Atlantique, et l'entrée dans une première forme de mondialisation des échanges (XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle), provoque une profonde modification de la hiérarchie des ports et l'affirmation de quelques organismes majeurs. Nantes, qui occupe la position de principal port français d'armement durant le premier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle, appartient assurément, au même titre que Bordeaux, Marseille ou encore le duo composé par les sites de Rouen et du Havre, à la catégorie des grands ports de commerce du royaume, lors du dernier siècle de l'Ancien Régime. La croissance de ces places repose largement sur les relations avec les colonies situées aux Antilles, dans le cadre de ce que Philip Curtin a appelé « l'économie ou le système de plantation ». <sup>2</sup> À elles quatre, elles totalisent, ou monopolisent, 79 % de la valeur des importations coloniales françaises en 1730, 84 % en 1753 et jusqu'à 92 % en 1787. <sup>3</sup> La part du port ligérien, dominante en 1730 avec 44 % des arrivées, tend à se réduire dans la seconde moitié du siècle avec 16 % des entrées en 1787. Cet affaissement en valeur relative, malgré la forte augmentation du trafic colonial, s'explique en partie par la montée en puissance de la capitale de la Guyenne dans les années 1730, et la vive concurrence des deux autres places dans le dernier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle. <sup>4</sup>

---

1 Archives départementales de Loire-Atlantique, C 678, pièce n° 19, 10 janvier 1787.

2 Philip D. Curtin, *The Rise and Fall of the Plantation Complex. Essays in Atlantic History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990.

3 Jean Meyer, « Les paradoxes du succès havrais », dans André Corvisier (dir.), *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*, Toulouse, Privat, 1987, p. 82.

4 Paul Butel, *La Croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Lille, 1973.

Une caractéristique commune à ces places portuaires est leur localisation sur ou à proximité d'un fleuve. Rouen, Nantes et Bordeaux sont des ports de fond d'estuaire, portes d'entrées et de sorties de vastes hinterlands desservis par de grands bassins fluviaux. Ils sont situés à 56 kilomètres de l'océan pour Nantes, 100 kilomètres pour Bordeaux et même 125 kilomètres pour Rouen, le cours de la Seine étant particulièrement sinueux.<sup>5</sup> Cet aspect se révèle déterminant puisque les transports, jusqu'à la révolution ferroviaire du XIX<sup>e</sup> siècle, s'articulent obligatoirement autour d'un segment maritime ou fluvio-maritime. Comme l'a souligné Gérard Le Bouëdec : « Le routage n'est alors qu'un charroi de proximité ».<sup>6</sup> Cela s'explique en raison du coût plus bas du transport maritime et fluvial et de l'état calamiteux de la plupart des routes avant le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Nantes dispose, avec le réseau ligérien, du plus important bassin fluvial du royaume, ouvrant théoriquement sur un quart du territoire français. Au-delà de la Loire, plus long fleuve navigable de France, c'est tout un ensemble d'affluents qu'il faut considérer, de l'Allier à la Sèvre nantaise en passant par le Cher, la Sarthe ou la Mayenne. Certes, tous ces cours d'eau n'ont pas le même degré de navigabilité, mais ils contribuent à la mise en liens des territoires. L'existence d'une organisation chargée de la défense des intérêts du commerce et de la lutte contre les péages, héritage de l'époque médiévale, « La communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle », témoigne d'ailleurs d'un sentiment d'appartenance à un même réseau ligérien. En outre, l'ouverture des canaux de Briare en 1642, puis d'Orléans en 1692, permet de rejoindre par voie d'eau la gigantesque agglomération parisienne depuis Orléans.<sup>7</sup>

En s'interrogeant sur les liens entretenus par les pays riverains de la Loire avec le monde atlantique, ce numéro des Cahiers des Anneaux de la Mémoire s'inscrit pleinement dans le champ de l'Atlantic History.<sup>8</sup> Par ce concept, il faut entendre « l'étude des systèmes relationnels entre des espaces relevant des trois continents bordant l'océan éponyme, dans une perspective globale intégrant les sociétés, leurs productions matérielles et spirituelles, y compris leurs systèmes politiques, sur l'hypothèse d'un tout structuré par cette relation ».<sup>9</sup> Même si le caractère intégré et uniforme de ce monde atlantique est discutable, dans la mesure où des

---

5 Leca de Marseille est un peu différent : ce port assure tout de fois dans une large mesure le débouché du couloir rhodanien puisque le fleuve ne peut disposer d'un port dans son delta, à cause de l'invasement et de l'instabilité des chenaux.

6 Gérard Le Bouëdec, « Plurimodalité des transports et arrière-pays sur les littoraux atlantiques du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle », dans Yves Lebahy (dir.), *Le Pays maritime. Un espace projet original*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2001, pp. 29-37.

7 Éric Szulman, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014.

8 Bernard Bailyn, *Atlantic History. Concepts and Contours*, Harvard University Press, 2005.

9 Guy Saupin (dir.), *Africain et Européens dans le monde atlantique, XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle, Actes du colloque de Nantes (7-9 juin 2010)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, introduction, p. 7.

spécificités perdurent en fonction des territoires, cette large approche du point de vue thématique s'attache aux circulations, aux transferts et aux appropriations, principalement aux effets aller-retour. Il s'agit de questionner, d'une part, les contributions des femmes et des hommes, vivant dans les provinces traversées par le fleuve et ses principaux affluents, à la construction du monde atlantique et, d'autre part, de s'intéresser aux impacts de ces échanges transocéaniques croissants sur ces territoires. Les influences atlantiques ne s'arrêtent évidemment pas aux franges littorales et aux ports, puisque ces derniers sont des interfaces, c'est-à-dire des zones de contacts entre des espaces différents.

L'idée du présent volume est née de l'exposition « Des bords de Loire à l'île de la Tortue », organisée en 2014 à Chalonnes-sur-Loire dans le département du Maine-et-Loire, dans le cadre du programme Loire des Lumières.<sup>10</sup> Les textes de plusieurs panneaux sont reproduits en annexe, notamment ceux portant sur les personnages d'Emmanuel de Las Cases père (1766-1842) – auteur du fameux Mémorial de Sainte-Hélène publié en 1823 – et fils (1800-1854). Après avoir suivi Napoléon dans son exil à Sainte-Hélène en compagnie de son père, le fils devient député sous la Monarchie de Juillet et est chargé par le roi Louis-Philippe de négocier avec la jeune République d'Haïti deux traités en 1738. Le premier voit la France reconnaître l'indépendance d'Haïti tandis que le second redéfinit le montant et les termes de l'indemnité exigée par l'ancienne métropole. Emmanuel de Las Cases s'intéresse ensuite à l'exploitation du minerai de charbon à Chalonnes-sur-Loire. Pas moins de 11 contributions ont, de plus, été réunies, rédigées principalement par des universitaires, enseignants-chercheurs, docteurs et doctorants en histoire.

Les trois premiers articles sont centrés sur le XVII<sup>e</sup> siècle, période marquée par une volonté des Français de s'installer durablement dans plusieurs îles des Antilles qu'ils fréquentent dans le cadre de leurs opérations de flibuste. Philippe Hroděj rappelle en effet qu'au temps des pionniers de la colonisation, l'enjeu est d'abord de prolonger outre-mer les guerres européennes et donc de s'en prendre aux possessions espagnoles, à un moment où les Habsbourg sont les principaux ennemis de la monarchie française. Dès lors, les Petites Antilles sont perçues comme l'antichambre de l'Amérique espagnole ou l'entrée du Pérou. C'est par l'île de Saint-Christophe que les Français commencent à s'implanter dans l'aire Caraïbe en 1625, en partageant ce territoire avec les Anglais.<sup>11</sup> L'État intervient « maladroitement », nous dit l'auteur,

---

10 Mathilde Bouclé-Bossard, chargée de projet de l'association Les Anneaux de la Mémoire, a été la cheville ouvrière de cette exposition. Elle a été efficacement suppléée par Barbara Chiron pour les suivis de ce volume.

11 Jean Meyer (dir.), *Histoire de la France coloniale (des origines à 1914)*, Paris, Armand Colin, 1991, p. 71. Comme l'écrit l'auteur : « Après la Guadeloupe, la Martinique fut acquise en 1638, puis ce fut le tour des autres îles : la Dominique, la Désirade, les Saintes, Saint-Barthélemy, Sainte-Croix, Saint-Martin. En 1642, ce domaine était élargi par l'acquisition de Marie-Galante, la Grenade, et Tobago. Ce fut, paradoxalement, l'apogée territoriale des Antilles françaises avec un total de quatorze îles. »

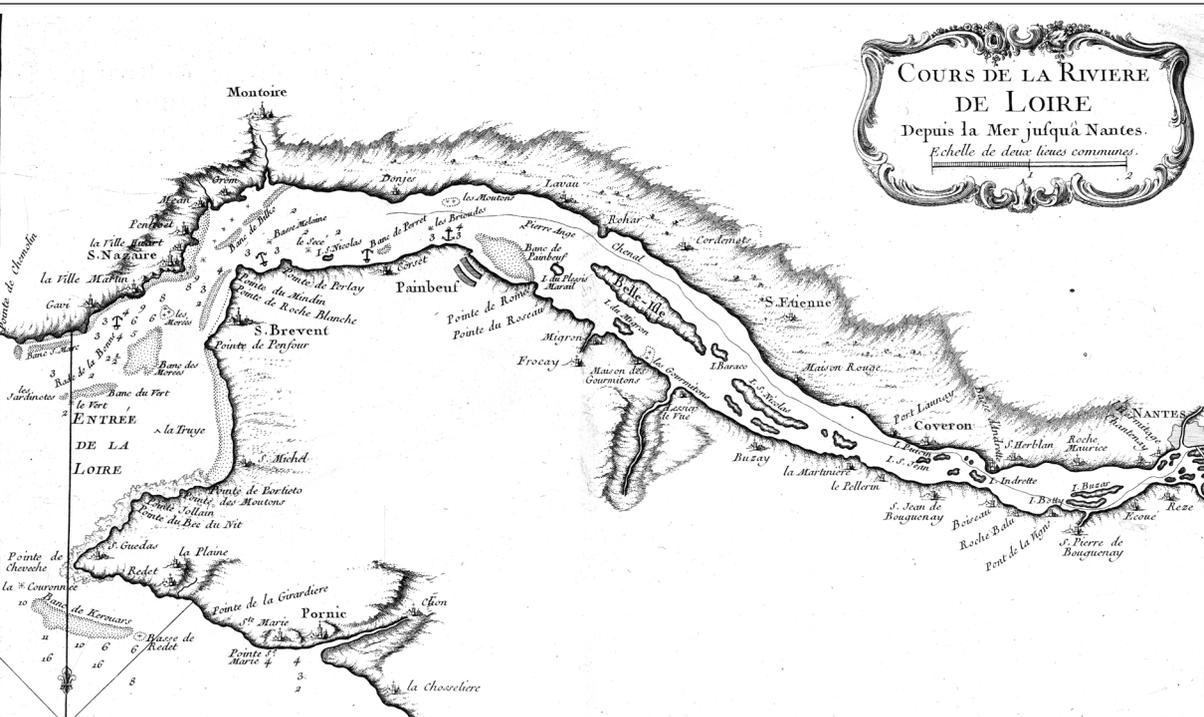
en fondant des Compagnies de commerce : celles de Saint-Christophe en 1626 et des Isles de l'Amérique en 1635, sous le ministériat du cardinal de Richelieu, puis celle des Indes occidentales en 1664, sous l'impulsion de Jean-Baptiste Colbert, et laisse la flibuste pallier ses propres carences. Le rôle de celle-ci est majeur dans le maintien des établissements français des Petites Antilles et dans les Grandes Antilles, de la partie occidentale de l'ancienne Hispaniola, future Saint-Domingue et Haïti. Pierre Pluchon a ainsi écrit que « Le colon, quand il ne participe pas directement à l'activité flibustière, y est indirectement associé par le biais d'une prise de participation. »<sup>12</sup>

Justement, au sujet des Grandes Antilles, le portrait de Bertrand d'Ogeron (1613-1676), réalisé par Jacques Ducoin, illustre parfaitement la fascination exercée par ces terres lointaines sur des personnages avides d'aventure et espérant faire fortune. Né à Rochefort-sur-Loire, au cœur du vignoble angevin, dans une famille de la petite bourgeoisie terrienne, ce militaire devient, après plusieurs péripéties et surtout l'intervention de son cousin Jérôme Blouin, proche du pouvoir, gouverneur de l'île de la Tortue et de Saint-Domingue à partir de 1665. Ogeron cherche à peupler la colonie, dont il a la charge, par le système des engagés et fait appel à de nombreux angevins. Son recruteur sur place n'est autre qu'un de ses anciens compagnons d'armes au Régiment de Marine:<sup>13</sup> Robert Bodin de Logerie, lui aussi originaire de l'Anjou. La tendance à conserver des liens avec leurs provinces d'origine caractérise également les planteurs : ils y puisent des capitaux auprès de parents et d'amis ainsi que des engagés. L'auteur nous décrit les conditions particulièrement déséquilibrées des actes, généralement passés devant notaire : les engagés, aussi appelés les « 36 mois » en raison de la durée de l'accord, doivent travailler aux îles contre la prise en charge de leur traversée, de quelques vêtements et d'un pécule versé au terme du contrat, le plus souvent en nature. Domine alors la culture du pétun, c'est-à-dire du tabac, dans les colonies.

La contribution de Marion Tanguy s'intéresse plus largement aux engagés venus des pays ligériens pour les îles de l'Amérique. Après avoir rappelé le cadre législatif de l'engagisme, fixé par l'État en 1626, elle reprend les chiffres établis par Jean Tanguy et surtout Gabriel Debien sur l'ampleur de ce phénomène migratoire. Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, de 30 à 40 000 engagés sont ainsi partis de France pour les Antilles. Ils sont, par exemple, au moins 3 600 à s'être embarqués dans le port du Havre entre 1627 et 1652, et plus de 6 000 à avoir quitté La Rochelle de 1638 à 1715. Pour Nantes, l'auteur a recensé précisément 1 873 contrats d'engagement dans les archives notariales entre 1636 et 1697. Les engagés originaires du Val de Loire représentent 23 % du corpus pour la période 1636-1660 et 32 % pour les années 1661-1697. Derrière Nantes, des villes ligériennes comme Angers, Tours et Orléans s'imposent comme des centres

12 Pierre Pluchon, Histoire de la colonisation française, t. 1, Le Premier empire colonial (des origines à 1815), Paris, Fayard, 1991, p. 383.

13 Il s'agit d'un régime particulier du cardinal de Richelieu jusqu'à sa mort en 1642 ; il est transmis ensuite à Mazarin.



Jacques-Nicolas Bellin, Cours de la Riviere de Loire Depuis la Mer jusqu'à Nantes, extrait de Le Petit Atlas maritime. Recueil de cartes et plans des quatre parties du monde, 1764, ©BNF.

de recrutement de ces travailleurs sans réelle compétence spécifique au XVII<sup>e</sup> siècle. Ils sont généralement pauvres et mettent à disposition des colons leur force de travail. Du côté des engagistes, on retrouve sans surprise les principaux animateurs du commerce antillais de la place de Nantes, des marchands d'envergure comme Jean-Baptiste Robin, René Montaudouin ou Gratien Libault. Parmi eux, plusieurs sont issus du Val de Loire et ont descendu le fleuve pour venir s'installer dans le port ligérien, ce qui illustre l'attractivité de la place ouverte sur l'Atlantique pour tous les candidats à l'ascension sociale. C'est le cas de Nicolas Hotman, Louis Thiercelin et Aignan Fontaine d'Orléans, ainsi que de Pierre Le Jeune d'Angers.

De tels déplacements géographiques de négociants se poursuivent au XVIII<sup>e</sup> siècle. Jean Peltier Dudoyer (1734-1803), évoqué par Tugdual de Langlais, arrive à Nantes en 1764, au sortir de la guerre de Sept Ans (1756-1763), en provenance de Gonnord en Anjou à une vingtaine de kilomètres du fleuve. Il devient le commissionnaire dans le port ligérien du grand négociant parisien, Jean-Joseph Carrier de Montieu, propriétaire notamment d'une manufacture d'armes à Saint-Étienne. Dudoyer est chargé d'organiser neuf armements négriers de 1771 à 1775 et fait embarquer son jeune frère Louis comme subrécargue du Boyne,

250 tonneaux. Après la guerre d'Indépendance américaine (1777-1783), associé cette fois à son gendre François Michaud, il équipe deux négriers au-delà du cap de Bonne-Espérance, à la côte du Mozambique. Des noms d'Orléanais sont également cités par Françoise de Person dans son article : des membres des familles Le Masne, Colas de Malmusse, Jogues, de Luynes, Sarrebourg s'établissent à Nantes où ils deviennent des négociants et armateurs de renom. D'autres personnages natifs d'Orléans deviennent capitaines de navires négriers, à l'image de Jean-Joseph Desfriches, dit Locy (1718-1770). Reçu en tant que capitaine par les officiers de l'amirauté de Nantes en 1750, il commande L'Andromaque, 240 tonneaux, armé par Antoine-Vincent Walsh ou Wailsh (1703-1763), directeur de la société d'Angola.

L'auteure retrace aussi le parcours d'Orléanais qui font le choix de partir pour les colonies comme Estienne Boullard, propriétaire avec sa femme Élisabeth Deschamp, d'une habitation cultivée en indigo, dans le quartier de l'Arcahaye à Saint-Dominique au début des années 1740. Il a déjà un frère sur l'île : Charles Boullard de La Perrière. Les Jogues offrent, pour leur part, l'exemple de la construction d'un réseau familial entre Les Cayes-Saint-Louis au Sud de Saint-Domingue, où s'installe Guillaume (1733-1786), Nantes, lieu d'établissement de son frère aîné Augustin, et Orléans, berceau de la lignée. Ceci témoigne du caractère profondément familial d'un capitalisme marchand, reposant avant tout sur la confiance et la connaissance des acteurs.

L'exposition de Chalonnes-sur-Loire avait déjà permis d'identifier plusieurs propriétaires de plantations aux îles, dont la grande majorité réside en métropole au XVIII<sup>e</sup> siècle, préférant confier leurs intérêts coloniaux à un gérant. C'est le cas de la plupart des colons angevins propriétaires à Saint-Domingue, parmi lesquels les familles Robin de La Tremblaye de Cholet, Coiscaut de La Carte d'Angers, Lechat des Landes, apparentée à Yvon des Landes, Grandhomme de La Gasnetière et Grandhomme de Gizeux, propriétaires de deux sucreries au Cul-de-Sac et à La Croix-des-Bouquets ou encore Pays de Lathan du Baugeois et la dynastie d'exilés jacobites Stapleton qui acquiert la terre de Trèves-Cunault en 1747. Ce processus d'investissement foncier en métropole caractérise aussi la famille Walsh, Le 28 juin 1749, Antoine-Vincent, grand armateur négrier et propriétaire de plantations, se porte acquéreur pour son frère cadet, François-Jacques (1704-1782) alors négociant à Cadix, de la terre et du château de Serrant, à une vingtaine de kilomètres d'Angers, auprès de la duchesse d'Estrées, contre la somme de 824 000 livres tournois. Par lettres patentes de 1754, la terre de Serrant est érigée en comté.

Les pays riverains de la Loire et de ses principaux affluents fournissent également des marchandises pour les traversées en droiture vers les colonies et pour les expéditions de traite négrière. Le texte d'Aka Kouamé rend compte des difficultés pour les chercheurs de cerner précisément l'origine des produits embarqués sur les navires nantais, en raison des lacunes des archives. Les cargaisons de traite, constituées principalement de textiles, d'alcools, d'armes à feu et de métaux, sont composées à n'en pas douter, en partie, de marchandises venues de l'arrière-pays

nantais. Les mouchoirs de Cholet se retrouvent ainsi régulièrement dans les chargements, des fusils de traite peuvent également avoir été fabriqués à Saint-Étienne et des eaux-de-vie produites dans le comté nantais mais aussi dans les pays d'amont comme l'Anjou. Quant à l'avitaillement des embarcations en partance pour les côtes africaines, Emmanuel Brouard et Florent Godelaine développent l'exemple des fèves, utilisées pour l'alimentation des captifs en complément du riz, et produites en Anjou, essentiellement dans la basse vallée de l'Authion, où domine un assolement biennal froment/fèves.

Leur contribution révèle, par ailleurs, la part croissante des produits coloniaux dans les marchandises remontant la Loire depuis Nantes. L'analyse des comptes du péage de la cloison d'Angers montre en particulier l'essor du trafic du sucre. À partir d'un corpus de 263 procès-verbaux d'avaries, dressés par des notaires angevins entre 1692 et 1791, à la demande de voituriers par eau, les auteurs établissent l'importance de l'axe Nantes-Orléans et la place dominante du sucre dans les cargaisons (près de la moitié des bateaux chargés à Nantes en transporte).

L'implantation et le développement des raffineries de sucre sur les bords de la Loire représentent sans doute l'un des principaux impacts de l'entrée des pays ligériens dans le monde atlantique. Dans les colonies, la culture du tabac cède en effet progressivement la place dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle à celle de la canne à sucre, nettement plus rentable pour les colons. Selon l'expression d'Olivier Grenouilleau, la révolution sucrière « fait passer les Antilles du stade de démarrage à celui de décollage ». <sup>14</sup> En 1664, La Guadeloupe compte 71 sucreries, puis 113 dix ans plus tard. La Martinique connaît une progression plus tardive mais plus forte : 12 sucreries en 1671, 122 en 1683 et 207 en 1690. La montée en puissance de Saint-Domingue intervient, quant à elle, surtout à partir du début du XVIII<sup>e</sup> siècle. La « perle des Antilles », « l'Hercule colonial », devient le premier producteur mondial de sucre et de café dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, en poussant à son paroxysme le système de l'économie de plantation. Ce tournant sucrier est porteur de changements humains considérables : les engagés européens ne sont pas suffisamment nombreux ni assez résistants pour le travail de la canne. Le recours aux esclaves noirs déportés massivement depuis l'Afrique s'impose comme le moyen de procurer aux planteurs la main-d'œuvre nécessaire à la mise en valeur des colonies.

En application de principes mercantilistes, le domaine colonial français est régi par le principe de l'Exclusif depuis 1670. En théorie, les colonies ne doivent échanger qu'avec la métropole. <sup>15</sup> De plus, afin d'éviter tout développement concurrentiel, la transformation complète des productions agricoles ne doit pas se faire sur place mais en France métropolitaine : ce sont donc principalement des barrières de

14 Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Négoces maritimes français XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Belin, 1997, p. 30. Pour l'édition : Olivier Pétré-Grenouilleau avant 2013, Olivier Grenouilleau depuis.

15 Destravaux récents sont néanmoins montrés l'importance de la fraude. Sur ce sujet, voir notamment Manuel Covo, « "Gagnern'importe comment" : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue (1784-1789) », dans *Revue du Philanthrope*, n° 4, Presses Universitaires de Rouen et du Havre, 2013, pp. 43-59.

sucre brut ou terré<sup>16</sup> qui sont déchargées dans les ports du royaume. Patrick Villiers fournit les données des importations des sucres des Antilles à Nantes : elles passent de 15 millions environ de livres poids (7 500 tonnes) en 1714 à plus de 60 millions (30 000 tonnes) en 1788 et 1790. Utilisant les travaux de Paul Butel et Jean Tarrade, l'auteur indique que le port ligérien ne réexporte qu'une faible part de ces produits (14 %) alors que Bordeaux est véritablement l'entrepôt de l'Europe du Nord (50 % des sucres réexportés). Le port de la Guyenne reçoit cependant davantage de sucre blanc des colonies : cela implique pour les planteurs de disposer d'une main-d'œuvre nombreuse et d'équipements supplémentaires. L'écart de situation entre les deux places s'explique d'abord par le fait que Bordeaux ne dispose pas d'un marché intérieur, équivalent à celui du bassin de la Loire, et ensuite, dans le cas nantais, par la hausse de la demande des raffineries ligériennes.

Maud Villeret signale que l'espace ligérien s'affirme dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle comme un pôle dynamique du raffinage français. Les premières créations de raffineries dans la Vallée de la Loire sont réalisées au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle par des ouvriers qualifiés venus d'Europe du Nord : l'exemple de Georges Vandenberg – il francise son nom en Vandebergue –, originaire d'Anvers, fondateur de la première raffinerie d'Orléans en 1653, est évoqué dans plusieurs textes de ce recueil. Les spécialistes des Provinces-Unies ont en effet la réputation de produire le plus beau des sucres, le sucre royal, qui a la particularité d'être le plus blanc. Cela témoigne parfaitement des circulations techniques à l'œuvre en Europe et dans les colonies à cette époque. En croisant plusieurs sources, l'auteure estime ensuite que le royaume de France compte près de 80 raffineries au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, dont 20 le long de la Loire (7 à Nantes, 3 à Angers et 11 à Orléans). À la fin du siècle, Orléans abrite 24 raffineries, ce qui traduit bien l'essor spectaculaire de cette industrie qui modifie sensiblement le paysage urbain. Surtout, les Orléanais produisent alors au moins la moitié du sucre raffiné du royaume (13 millions de livres poids en 1790). Derrière les 650 ouvriers d'Orléans – effectif somme toute modeste en comparaison d'autres secteurs comme le textile –, toute une filière se met en place sollicitant des potiers, tonneliers ou même des papetiers, chargés de fabriquer le papier bleu pour emballer le sucre raffiné. Le principal débouché est sans surprise l'agglomération parisienne qui absorbe à elle seule entre 75 et 80 % de la production orléanaise.

Le sucre devient ainsi au XVIII<sup>e</sup> siècle un produit de consommation courante. Son prix, globalement peu élevé – entre 15 et 20 sols la livre – permet sa large diffusion dans de nombreuses couches de la société où se développent la consommation des thés, cafés, chocolats. David Audibert apporte un éclairage sur les « épiciers, droguistes ou confiseurs » des villes de Nantes, d'Angers et du Mans, chargés de

---

16 « Après la roulaison, le jus extrait des cannes ou "vesou" passé dans cinq chaudières successives dans lesquelles ils s'épaissit [...]. [Ensuite] le sirop est versé dans des rafraîchissoirs, où le grain de sucre commence à se former. » Ils s'agit alors d'un sucre brut. Quant au sucre terré, il est « demi-raffiné ». À ce propos, voir Natacha Bonnet, *Seigneurset planteurs, entre Ouest Atlantique et Antilles : quatre familles du XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse d'histoire, dactyl., Guy Saupin (dir.), Université de Nantes, 2006, t. 1, pp. 212-214.

la commercialisation des produits coloniaux. Le nombre d'épiceries connaît une nette augmentation à Nantes au cours du siècle, passant de 60 environ à 140 alors que la population nantaise double dans le même temps, de 40 à 80 000 habitants. Les hausses sont plus modérées à Angers (de 35 à 40 boutiques) et au Mans (de 16 à 17). Très logiquement, le port ligérien s'impose comme « la ville d'épiciers », appellation qui lui est donnée par ses rivales. La variété des produits proposés par les épiciers est également frappante. En exploitant des inventaires après-décès et des bilans de faillite, l'auteur restitue la diversité des produits présents dans les magasins : épices comme le poivre, le piment, le gingembre ou la cannelle, articles de droguerie tels l'indigo ou la gomme tacamahaca, la plupart provenant du commerce atlantique. Les origines géographiques de certaines marchandises attirent enfin l'attention : Louis Hermé, épicier au Mans, installé place des Halles, vend par exemple du café provenant de La Martinique, mais aussi de Saint-Domingue, de Bourbon, des Indes et surtout de Moka.

Dans les milieux les plus favorisés de la société, le goût pour l'exotisme se retrouve également à travers la présence de domestiques de couleur, venus des colonies ou directement d'Afrique, en France métropolitaine. Érick Noël explique que Nantes, en tant que premier port négrier du royaume, constitue la principale porte d'entrée de ces personnes. Entre le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle et 1793, il chiffre le nombre d'individus à avoir foulé le sol nantais à 5 900. En se fondant sur le rapport du procureur de l'amirauté Landais-Dupé, daté de 1777, l'auteur signale la présence de 700 personnes de couleur dans le port ligérien à ce moment-là. La Vallée de la Loire semble davantage avoir été un lieu de passage de ces populations, en particulier vers la capitale, qu'un horizon fixateur : 224 individus identifiés dans les cinq provinces traversées par le fleuve (Anjou, Touraine, Orléanais, Berry et Nivernais). La venue de Noirs en France métropolitaine pose l'épineuse question de leur statut juridique. En effet, depuis l'édit du roi Louis X le Hutin daté de 1315, le sol de France affranchit l'homme qui le touche ; il ne peut donc pas y avoir d'esclave dans le royaume. Pourtant, de 1716 à 1777, la législation royale fait une exception à ce « principe de liberté », faisant de l'esclavage une réalité dans la France des Lumières. Certes, la loi oblige les maîtres à déclarer ceux qu'ils sont tenus de renvoyer au bout d'un an – le délai est porté à trois ans en 1738 – mais les retours n'interviennent pas systématiquement. Le parlement de Paris, dont dépendent les cinq provinces citées au-dessus, refuse d'accepter ces législations dérogatoires au principe de liberté, à la différence de celui de Bretagne. Ainsi, les pays traversés par la Loire ont-ils ouvert la voie à de réelles possibilités d'émancipation, voire d'ascension.

Au total, ce 16<sup>e</sup> numéro des Cahiers, grâce à la diversité des thématiques abordées, souhaite contribuer à une meilleure connaissance du passé de la Loire, en montrant que les pays traversés par le fleuve ont subi des influences atlantiques à travers la circulation des Hommes, des marchandises et des idées.

## Bernard MICHON

Bernard Michon est maître de conférences en histoire moderne à l'université de Nantes et membre du Centre de Recherches en Histoire Internationale et Atlantique (CRHIA - EA 1163). Ses recherches portent sur l'histoire des ports de commerce français et européens ainsi que des sociétés littorales aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Il s'intéresse également à l'histoire de la traite négrière atlantique.



### Sélection bibliographique :

- Sous sa direction : Les Ports et la traite négrière, n<sup>os</sup> 10 (Nantes) et 11 (France), Nantes, 2007.
- Le Port de Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle. Construction d'une aire portuaire, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011, 397 p.
- « Les armements négriers nantais à destination de l'océan Indien au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Vijaya Teelock et Thomas Vernet (dir.), Traites, esclavage et transition vers l'engagisme. Perspectives nouvelles sur les Mascareignes et le sud-ouest de l'océan Indien, University of Mauritius, Centre for Research of Slavery and Indenture, 2015, pp. 15-29.
- « Jean Bonneau ou la traite au service d'un capitalisme aventureux », dans Revue du Philanthrope, n<sup>o</sup> 6, Presses Universitaires de Rouen et du Havre, 2015 (à paraître).

## Remerciements

Nous tenons à remercier les institutions françaises citées ci-dessous  
pour leur aimable participation à l'iconographie :

les Archives départementales de Loire-Atlantique ;

les Archives départementales du Maine-et-Loire ;

les Archives municipales de Cholet ;

le Château des Ducs de Bretagne, Musée d'histoire de Nantes ;

le château-musée de Saumur ;

le château royal de Blois ;

le musée des Beaux-Arts de Tours ;

le musée de la Marine de Châteauneuf-sur-Loire ;

le musée du Textile de Cholet.





