

DOSSIER D'AIDE À LA VISITE

Le commerce colonial bordelais au 18^e siècle

Thèmes abordés

- Le développement du port
- Le commerce avec les îles
- La traite des Noirs
- Le dédouanement des marchandises sous l'Ancien Régime

Durée de la visite

Environ 45 minutes
Suivi de 45 minutes d'ateliers en groupes

Niveaux

À partir de la classe de CM

Bordeaux, la porte des Antilles...

Au 18^e siècle, la capitale aquitaine connaît un développement sans précédent, grâce à l'essor de son activité portuaire et commerciale, notamment avec les colonies antillaises, et devient le premier port de France.

Le colbertisme, moteur de développement du commerce avec les colonies

Les premières colonies de la monarchie française apparaissent au début du 17^e siècle aux Antilles, sous Louis XIII et le Ministère de Richelieu : Saint-Christophe, puis la Martinique et la Guadeloupe, et enfin la partie ouest de Saint-Domingue, sont conquises et permettent à la France de se positionner au cœur de l'espace colonial espagnol (Cuba, Floride, Mexique et Ouest de l'Amérique du Sud) et de contrer les britanniques et les hollandais, présents dans le même secteur.

L'arrivée aux Finances de Jean-Baptiste Colbert va influencer sur la manière dont le commerce français se développera ensuite. Ses théories économiques, nouvelles et très différentes des autres, auront un impact décisif sur l'histoire économique et commerciale de la France.

Colbert, c'est d'abord le père de la Douane moderne : ses réformes profondes au niveau du système de la Ferme vont non seulement poser les bases de l'administration qui naîtra cent ans plus tard, à la Révolution, mais également lui donner un cadre véritablement économique. Pour Colbert, un pays n'est riche que s'il dispose de fonds monétaires. Il faut donc qu'il y ait de l'argent dans les caisses de l'État : c'est à cela que sert la

Douane (la Ferme, sous l'Ancien Régime).



Il ne s'agit donc plus seulement de prélever une taxe sur des marchandises mais aussi de prendre des mesures qui pousseront les échanges commerciaux à augmenter, pour avoir davantage de rentrées d'argent. Son système va transformer le commerce français et le pousser à des relations intenses et presque exclusives avec les colonies françaises aux Antilles.

Bordeaux et le commerce colonial

À Bordeaux, le port se lance au début du 18^e siècle dans ce commerce avec les colonies : c'est un énorme succès. Bordeaux devient une ville riche, dont la population augmente au cours du siècle, et qui embellit son paysage architectural. C'est au 18^e siècle que furent construits la Place de la Bourse et le Grand-Théâtre.

Pourquoi un tel essor ? Parce que Bordeaux a deux avantages essentiels vis-à-vis du fonctionnement du commerce colonial : la richesse de son arrière-pays (fameux producteur de vins, mais aussi de prunes et de liège dans l'Agénais, de miel, de pastels, etc.) et les liens commerciaux qu'elle a tissés avec les pays de l'Europe du Nord (Angleterre, Hollande, Prusse, Suède, Danemark, etc.).

Le commerce colonial pratiqué par Bordeaux consistait à faire partir des navires aux Antilles pour approvisionner les îles en denrées alimentaires et en produits manufacturés, et de revenir à Bordeaux avec les productions coloniales, qui étaient ré-exportées vers les pays d'Europe. C'est donc un commerce binaire entre Bordeaux et les Antilles.

Bordeaux est avantagée au départ, car ce commerce lui permet d'écouler les productions qu'elle trouve tout près, dans son arrière-pays, mais également à l'arrivée, car la ville a aussi ces liens avec l'Europe du Nord qui lui permettent d'écouler les marchandises qu'elle ramène des colonies. Ce double avantage lui permettra de devenir très rapidement le premier port français au 18^e siècle.



Copie du *Port de Bordeaux vu depuis le quai des Salinières*,
de Joseph Vernet
Vitrine 3

Le commerce « négrier » comme fondement du commerce colonial

La production de denrées coloniales est soumise à l'apport permanent d'une main-d'œuvre servile qui ne coûte rien et qu'on exploite à merci. Les esclaves, que des navires acheminent d'Afrique vers les Amériques, sont donc la condition essentielle à cette production et au commerce qui en découle. C'est d'abord indirectement que Bordeaux a participé au trafic d'esclaves : le port s'est enrichi grâce à lui, mais ce n'est pas le commerce de traite qui a fait la richesse de la ville. En revanche, au milieu du 18^e siècle, plusieurs événements vont pousser les négociants bordelais à finalement se lancer dans ce commerce. Le système du commerce colonial est en effet très fragile : au moindre conflit, les relations maritimes avec les colonies sont perturbées et les réactions en chaîne peuvent provoquer la chute brutale des échanges commerciaux et

donc des rentrées d'argent, aussi bien pour le pays que pour les ports.

En cas de guerre, en effet, les producteurs antillais reçoivent moins d'esclaves, et de fait, ils produisent moins. Bordeaux, et les autres ports français leur achètent alors moins de produits et en ré-exportent moins, pour finalement moins s'enrichir. Or, au milieu du 18^e siècle, deux guerres viennent troubler le commerce français : la Guerre de Succession d'Autriche et la Guerre de Sept Ans.

De plus, à la même époque, la demande métropolitaine pour certaines denrées coloniales, comme le sucre, augmente considérablement.

Après chaque conflit, il faut donc relancer la production au plus vite dans les colonies : c'est pour contribuer à ce mouvement que le port de Bordeaux va s'engager dans le commerce de la traite, le commerce négrier.

Maquette de *L'Aurore*,
navire « négrier » de
280 tonneaux
Vitrine 3



Le commerce triangulaire

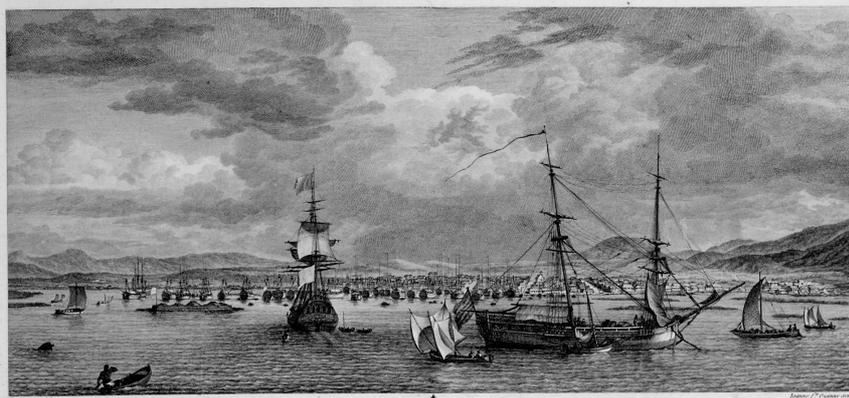
Le commerce de traite est souvent appelé « triangulaire », par opposition à un commerce binaire tel que celui évoqué plus haut. En outre, les navires affrétés pour la traite réalisaient un parcours triangulaire. De France, il se rendaient en Afrique, puis aux colonies (Amériques).

Il s'agissait d'embarquer en France un chargement de marchandises, appelé la « pacotille » (comme des objets précieux, des tissus, de la verroterie, etc.), destiné à être échangé contre des esclaves lors de l'escale sur le comptoir africain. L'achat d'une cargaison d'esclaves pouvait durer près d'un an : lorsque les cales du navire étaient

pleines, celui-ci quittait les côtes africaines pour se rendre aux Antilles.

Le voyage se déroulait dans des conditions épouvantables, et la mortalité des esclaves, comme celle des marins, était très importante. Enfin, débarqués en Guadeloupe ou en Martinique, les Noirs étaient vendus sur le marché aux esclaves, aux colons français propriétaires de plantations. Ces colons les échangeaient contre leur production de sucre, de café, de coton, qui constituait la cargaison de retour des navires négriers. C'est ainsi que les marchandises coloniales débarquaient à Bordeaux, sans que les Bordelais n'aient jamais rencontré aucun esclave sur le port...

*Le port au prince
dans l'île de Saint-
Domingue, vue
du mouillage,
gravure
Vitrine 3*



LE PORT AU PRINCE DANS L'ISLE DE S^t. DOMINGUE,
Vu du
Mouillage
Cité d'un Recueil de Différens Ports
Situa à la Collection des Ports
des Isles Antilles voisines en 1780.
de France, Gravée par le S^r. Goussier
à Paris chez la Citoyenne Gravure, rue St. Jacques, la 1^{re} Porte Cochère à gauche en entrant par le P^{er} St. Michel.

Bordeaux et la traite

Ayant commencé à développer le commerce de traite plus tard que les grands ports négriers français, comme Nantes ou La Rochelle, et disposant donc de peu de réseaux pour se « fournir » en esclaves, les négociants bordelais rencontrèrent une rude concurrence sur les comptoirs de la côte ouest-africaine. C'est la raison pour laquelle un certain nombre d'entre eux a choisi d'aller chercher des

esclaves ailleurs : abandonnant la Guinée, ils se sont dirigés vers la côte Est de l'Afrique, au Mozambique.

La route pour rejoindre ensuite les Antilles passait non loin d'un archipel appelé les « Mascareignes » (les îles Maurice et de la Réunion), elles aussi colonies françaises : les bateaux négriers ajoutèrent donc une escale à leur itinéraire et inventèrent ce que

l'on peut appeler un commerce « quadrangulaire ».

Bien que Bordeaux ait mis longtemps à se tourner vers le commerce négrier, la ville se lança dans cette activité à corps perdu et la développa très rapidement, au point de devenir le second port négrier français après Nantes vers la fin du siècle. Mais la Révolution Française en 1789, et surtout, l'abolition de l'esclavage par la 1^{ère} République en 1794, mirent un coup de

frein brutal à cette activité en pleine expansion. Bordeaux fut un des premiers ports à reprendre la traite lorsqu'elle fut rétablie sous l'Empire et continua à la pratiquer quand bien même elle avait été décrétée illégale par Napoléon 1^{er} en 1815, et par Louis XVIII en 1817. Le commerce négrier à Bordeaux continua jusqu'en 1826, année où la répression se fit plus brutale contre les négociants hors-la-loi.

Bibliographie indicative

BOUDRIOT, J. - *Traite et navire négrier. L'Aurore* - Paris : Ed. Ancre, coll. Archéologie navale française, 1984 - 144 p. + plans

BRIOIST, P. - *Espaces maritimes au 18^e siècle* - Paris : ED. Atlante / Clefs concours, 1997 - 255 p.

BUTEL, P. - *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^{ème} siècle* - Paris : Ed. Aubier, 1974 - 427 p.

COMBES, P. (sous dir.) - *Les anneaux de la mémoire* - catalogue d'exposition, du 5 décembre 1992 au 29 mai 1994, au Château des Ducs de Bretagne - Nantes : Ed. CIM Corderie Royale, 1992 - 163 p.

MARZAGALLI, S. - « Bordeaux, capitale du commerce antillais au XVIII^e siècle » - in : LAFONT-COUTURIER, H. (sous dir.) - *Regards sur les Antilles* - Bordeaux : Ed. Musée d'Aquitaine / RMN, Collection Marcel Chatillon - catalogue d'exposition, du 26 septembre 1999 au 16 janvier 2000, Musée d'Aquitaine (Bordeaux), 1999 - 247 p. - pp.81-88

SARRAZIN, H. - *Bordeaux, la traite des Noirs* - Montreuil-Bellay : Ed. CMD, 1999 - 64 p.

SAUGERA, E. - *Bordeaux, port négrier. XVII^e – XIX^e siècle* - Paris : Ed. J&D / Karthala, 1995 - 382 p.

SAUGERA, E. - « De Bordeaux aux Antilles en passant par l'Afrique » - in : *Regards sur les Antilles*, op. cit. - pp. 75-80