

était imprimeur à Rennes. Louis-Julien eût désiré continuer l'atelier de son frère. Il ne put obtenir le brevet et c'est pourquoi il s'installa à La Flèche où le collège des Jésuites procurait une bonne clientèle. Pourtant, ses descendants revinrent en Bretagne et ont laissé des noms connus dans l'histoire de l'imprimerie à Rennes, à Dol et à Saint-Malo.

Plusieurs libraires angevins passèrent commande à des imprimeurs bretons : Jean Alexandre, garde de la librairie de l'Université, fit imprimer à Rennes, chez Bellesculée, en 1485, les *Coutumes de Bretagne*. Quelques années plus tard (1493), un missel à l'usage de Rennes sortit des presses de cet imprimeur rennais, pour le même libraire d'Angers.

A l'inverse, nombre d'ateliers angevins travaillèrent pour la Bretagne. Hernault, Bourgoignon, imprimèrent les Règlements, les Edits du Parlement.

On trouvera dans l'œuvre de MM. Pasquier et Dauphin l'énumération de ces impressions. Nous croyons, sans qu'il soit besoin d'insister d'avantage, avoir suffisamment montré tout l'intérêt que les chercheurs de notre province trouveront à la lecture de ce beau livre.

Jacques LEVRON.

Gaston MARTIN. — *Nantes au XVIII^e siècle. L'ère des Négriers (1714-1774)*. Paris, Félix Alcan, 1931, in-8° de 448 pages.

M. Gaston Martin est un travailleur actif, méthodique et soucieux d'inédit. *L'Administration de Gérard Mellier*, maire de Nantes, sorti des Presses Universitaires en 1928, l'avait déjà fait juger comme un auteur à qui le Nantes du XVIII^e siècle serait redevable des lumières de l'histoire projetées sur une époque où s'est réalisée, du fait des hommes et de sa situation géographique, la grande prospérité de cette ville.

Que valent les théories philosophiques de l'influence et de l'évolution devant l'action d'un homme tel que Mellier, cet animateur de l'essor commercial de Nantes et ce grand administrateur de la cité ?

Cependant l'ascendant de Mellier n'aurait pas suffi à susciter le grand mouvement économique du port fluvial de la

Loire, si Nantes n'avait tiré de ses relations maritimes avec les îles d'Amérique un élément vital. Les rapports commerciaux de Nantes avec la Martinique, la Guadeloupe, la Grenade, Saint-Domingue surtout, étaient si suivis, qu'on ne peut faire incursion dans le passé des familles de la bourgeoisie et même de l'aristocratie nantaises sans trouver trace des intérêts pris par elles au trafic de sortie ou d'entrée avec « les Iles ».

La traite des noirs s'offrit aux armateurs comme un commerce dont ils devaient tirer un important profit ; ils surent l'exploiter. C'est le marché noir sur les côtes d'Afrique, les privilèges et les vicissitudes de ce trafic, que M. Gaston Martin a étudiés.

Celui-ci n'a pas cru devoir suivre le noir aux îles, dans sa nouvelle condition sociale, sans doute parce que la question de l'esclavage a déjà été traitée de main de maître par Peytraud et Casta Lumio, sans parler de Pierre de Vaissière⁽¹⁾. Par contre, on reste surpris des limites que s'est assignées l'auteur de *l'Ere des Négriers* en bornant ses investigations historiques au règne de Louis XV. On eut souhaité qu'il poursuivit ses recherches jusqu'à la Révolution, et même au delà pour faire connaître les effets des lois de l'an X qui rétablirent la traite et l'esclavage. M. G. Martin ne s'est intéressé qu'à la période éminente de la traite : il reste certain, dit-il, que jusqu'à 1774, Nantes a été le premier port négrier de France.

De 1715 à cette date, la richesse de la ville a été fonction de l'activité du trafic noir, tandis qu'avec Louis XVI s'ouvre une ère imbuée de préoccupations nouvelles qui porteront une atteinte fatale à la traite.

Sans aborder la question de la main-d'œuvre coloniale, M. G. Martin est obligé de constater, avec tous les auteurs qui ont étudié sérieusement ce problème, que la traite se justifiait par la mise en valeur des colonies et par l'exemple donné, dans leurs domaines propres, par les Espagnols, les Hollandais et les Anglais qui nous ont précédés dans cette voie. Elle ne souleva au début aucune réprobation. Le clergé même ne la condamna aucunement.

(1) Lucien PEYTRAUD, *L'esclavage aux Antilles Françaises avant 1789*. Hachette, 1897. — Lucien CASTA-LUMIO, *Etude historique sur les origines de l'immigration réglementée dans nos anciennes colonies de la Réunion, la Guadeloupe, la Martinique et la Guyane*, 1906. — Pierre DE VAISSIÈRE, *Saint-Domingue*. Perrin, 1902.

Dans son abrégé historique des origines de l'esclavage, Casta Lumio nous montre le Père espagnol Las Casas contribuer un des premiers au développement de la traite en obtenant, en 1517, l'envoi de 4.000 esclaves de Guinée à Saint-Domingue pour soulager les naturels, et Augustin Cochin rapporte l'opinion de l'évêque de Darien qui estimait les nègres voués, par l'infériorité de leur intelligence, à la servitude ⁽²⁾.

Les conditions du travail dans la zone tropicale étaient telles que, sans l'immigration d'une race capable de résister au climat et de suppléer à la population autochtone, tout effort d'exploitation intensifiée était voué à un insuccès. Aussi, les nations européennes, à mesure qu'elles sentirent l'esprit colonisateur croître en elles, firent appel à l'immigration noire et l'établirent en système ⁽³⁾.

En France, Colbert principalement régularise et développe l'importation des noirs ⁽⁴⁾. Après lui, Pontchartrain voit dans la traite la condition unique de la mise en valeur des colonies. Les gouvernements qui se succèdent suivent l'impulsion donnée et favorisent la traite par tous les moyens en leur pouvoir. Privilèges et primes ne cessent d'encourager les compagnies et les armateurs particuliers; encore, les colons se plaignent-ils qu'on ne leur procure jamais assez de main-d'œuvre. Le pouvoir royal honore les traitants, il leur accorde une considération particulière, les anoblit parfois. Nantes leur sait gré de la richesse qu'ils procurent à tous et leur

(2) Augustin COCHIN, *L'abolition de l'esclavage*. Lecoffre, 1861.

(3) « On est, généralement d'accord pour attribuer à l'esclavage la prospérité matérielle des Antilles... L'esclavage a donc été un mal nécessaire... L'histoire est obligée de constater qu'il en est résulté un grand bien au point de vue économique » (PEYTRAUD). De fait « L'abolition fit ressortir les services économiques incalculables que cette institution avait rendus aux nations colonisatrices... L'affranchissement amena un abandon presque total des plantations et des chantiers... L'émancipation rencontra dans les Conseils Coloniaux mêmes, une résistance acharnée. Celui de la Guadeloupe déclarait l'esclavage un bienfait, celui de Bourbon un instrument providentiel et permanent de civilisation... » (CASTA-LUMIO). Autre constatation : nos colonies pourvues de main-d'œuvre africaine ont été les seules prospères. Ce qui fit malheureusement défaut dès l'origine de l'immigration noire ce fut l'application d'une réglementation sévère, la répression rigoureuse des abus et des excès. Aux Antilles, la législation du Code Noir resta dans la pratique presque lettre morte, en ce qui concerne la condition matérielle de l'esclave et les obligations du maître.

(4) Colbert se tient au courant de tout ce qui se passe aux Colonies. Il encourage la traite. Le Code Noir, bien qu'il porte la date de 1685, est son œuvre, œuvre très libérale et humanitaire pour l'époque. Quoiqu'il en soit, de son application, il importe de noter l'idée, généralement admise, « de la douceur relative avec laquelle les Français traitaient leurs esclaves comparativement aux autres nationaux européens ».

réserve une place privilégiée dans la cité. M. G. Martin peut donc avancer avec justesse : « C'est une opinion moderne que d'envisager le commerce des esclaves comme infamant pour celui qui s'y livre ». L'immoralité de ce trafic tire son principe de l'asservissement méthodique d'une race de civilisation inférieure par une race plus civilisée, du droit de la force mis au service de l'intelligence et de l'intérêt; mais, c'est là une notion philanthropique dont il faut faire abstraction lorsqu'on veut juger des faits dans leur véritable ambiance.

Malgré diverses tentatives de contrôle, l'aide noire à laquelle firent appel nos colonies fut toujours commandée par les profits les plus rémunérateurs et la passion du gain. Jamais il ne fut prise aucune mesure effective pour limiter l'arbitraire des négriers; jamais ceux-ci n'eurent à rendre compte de ce qui se passait sur leurs navires. La surveillance imposée fut absolument illusoire.

Les chargements de « bois d'ébène » se faisaient sur de nombreux points qui s'échelonnaient le long des côtes de Guinée, primitivement par tractation directe avec les souverains indigènes; plus tard, et dès le milieu du XVIII^e siècle, au moyen d'entrepôts où les navires n'avaient qu'à s'approvisionner. La concurrence étrangère ne tarda pas à faire de ces « comptoirs » des objets de litige, pour la possession desquels s'élevèrent de graves rivalités entre Anglais et Français.

La traite des nègres était essentiellement un commerce de troc et à triple profit. Les achats sur la côte d'Afrique se soldaient en marchandises embarquées au port français, marchandises des Indes (cauris et indiennes) pour les trois quarts. Lorsque la vente des noirs avait été réalisée aux Antilles, le navire assurait ses retours en denrées des îles. Il était rare qu'un capitaine de navire eut les moyens de supporter seul les frais de la cargaison; aussi, le plus souvent, le propriétaire d'un navire intéressait à l'armement d'autres négociants et l'armement comportait alors une « expédition » de plusieurs négriers.

Les profits alléchants incitèrent des sociétés financières à constituer, sous la protection du Pouvoir, des compagnies d'exploitation jouissant de droits exclusifs. Tour à tour, les Compagnies du Sénégal, de Guinée, de l'Asiento et la Nouvelle Compagnie des Indes s'exercèrent à ce commerce, mais

sans résultats heureux, abandonnant même, la plupart du temps, leur privilège, contre certaines redevances, aux armateurs négociants. A la suite de plaintes contre les Compagnies privilégiées, la liberté fut rendue au commerce de Guinée en 1728. De cette époque jusqu'à la guerre de Succession d'Autriche, la traite nantaise est en progression presque continue, malgré la concurrence britannique. De la paix d'Aix-la-Chapelle à la guerre de Sept Ans (1750-1755), elle parvient à son apogée avec une moyenne annuelle de 9.000 têtes de noirs importés aux îles.

Jusqu'à l'avènement de Louis XVI, M. G. Martin a essayé de retracer les oscillations du trafic négrier qui subissait des influences politiques et économiques, des fluctuations constantes. L'historique des faits est complété par un chapitre qui n'est pas le moins important où l'auteur a rappelé le statut juridique de la traite au cours du XVIII^e siècle, les conflits pour la défense des privilèges du commerce et l'antagonisme fréquent entre les colonies et la métropole.

Certaines années, l'armement pour les côtes d'Afrique a été fourni, pour une moitié, par Nantes; cependant, il convient d'ajouter, qu'au temps de sa plus grande prospérité, le port de la Loire n'a jamais consacré au trafic négrier plus du cinquième ou du sixième de son armement. Il paraît donc exagéré de conclure que la ville doit à ce négoce la plus grosse part de sa richesse.

Si l'on recherche les motifs qui ont fait de Nantes le premier port négrier de France, on observe que la ville bénéficia très avantageusement du voisinage de Lorient. La Compagnie des Indes qui y avait son siège, avait fait de Nantes son principal marché des ventes et l'approvisionnait directement des marchandises réclamées par le trafic des côtes d'Afrique; en outre, la Compagnie y trouva, en tous temps, d'abondantes ressources en navires et en équipages pour servir ses besoins. Encore faut-il, en dehors de ces circonstances, rendre justice à l'énergie et à l'activité de l'armement nantais qui sut faire preuve d'audace dans des périodes difficiles, sans parler de sa ténacité pour obtenir des compagnies des réductions de redevances et du Pouvoir royal des tarifs privilégiés.

Parmi les auteurs qui ont avant M. G. Martin traité du

commerce colonial de Nantes, il convient de citer Eugène Augeard et Paul Jeulin ⁽⁵⁾.

Nantes, cependant, restait dans l'attente d'une étude consciencieuse et psychologique de la traite négrière. Nous doutons même que le trafic noir des autres ports ait été l'objet, jusqu'à ce jour, d'un travail aussi approfondi et étendu car, nous l'avons vu, l'*Ere des Négriers* présente des renseignements d'une portée générale qui se rapportent au régime commercial de la métropole avec les colonies.

L'ouvrage de M. G. Martin intéresse essentiellement l'histoire sociale et économique de Nantes et, en ce qui touche au commerce de cette ville avec la Guinée, il a sorti les faits de la légende en les plaçant dans leur véritable cadre. Son incontestable mérite a été de dépouiller une partie des archives de l'Amirauté de Nantes qui ont constitué sa principale source de documentation. Cette abondante masse de dossiers qui avait déconcerté les plus intrépides n'avait point, jusqu'ici, été mise à contribution.

Si les obligations de ses fonctions universitaires lui eussent laissé plus de loisirs, M. G. Martin eut trouvé dans d'autres dépôts publics de Nantes et de Paris ⁽⁶⁾, qu'il eut à peine le temps d'effleurer, des documents qui lui eussent permis de compléter son étude et de la pousser jusqu'aux limites extrêmes du sujet. D'ores et déjà, l'auteur s'est placé au premier rang des historiens du grand port de la Loire. Nantes attend de lui de nouvelles productions qui doivent, en l'instruisant de son glorieux passé, lui donner confiance dans sa destinée.

Dom Antonio Sanchez Valverde, chanoine de la cathédrale de Santo-Domingo, qui a laissé une description détaillée de Saint-Domingue, écrit, en 1785, que ce sont encore principalement les Nantais qui arment pour le commerce négrier des côtes d'Afrique ⁽⁷⁾.

Observons cette date de 1785. En un temps où en Europe la servitude noire est devenue un sujet de considérations

(5) Eugène AUGÉARD, *Etude sur la traite des noirs avant 1790 au point de vue du Commerce nantais*. Guisthau, Nantes, 1901. — Paul JEULIN, *L'Evolution du port de Nantes. Organisation et trafic depuis les origines*. Presses Universitaires, 1929.

(6) Archives de la Marine et des Colonies. Archives de la Chambre de Commerce de Nantes. Musée des Salorges de cette ville.

(7) *Description de l'île espagnole de Saint-Domingue*, par Dom Antonio SANCHEZ-VALVERDE. B. N., n. acq. fr. 1371, fo 218 : « Difficultés pour pourvoir nos possessions de nègres ».

humanitaires, ce chanoine, qui est un créole de l'île, s'efforce de démontrer que l'asservissement des nègres a été une source de richesses incommensurables pour la partie française, tandis que, par suite du manque d'organisation dans le trafic négrier, la partie espagnole végète misérablement, et il suggère des mesures pour l'amélioration de cette situation.

Les Français subissent à cette époque des difficultés sérieuses provenant, en Afrique, du manque de comptoirs qui sont presque tous aux mains des Portugais, des Hollandais et des Anglais. La rareté de la marchandise a pour conséquence une élévation de prix préjudiciable au commerce normal, bien qu'à Saint-Domingue les prix aient augmenté dans la même proportion ⁽⁸⁾.

Malgré tous les encouragements donnés au commerce de Guinée, le roi, dans un arrêt du Conseil de 1783, reconnaissait que la traite française avait à peine suffi aux besoins de Saint-Domingue et que les autres îles avaient été délaissées. L'année suivante, les redevances payées au roi par les bâtiments négriers furent abolies et une prime de soixante livres par tonneau de jauge remplaça les exemptions de tarifs dont jouissaient les armateurs pour les importations coloniales provenant de la vente et du troc des noirs.

Le pouvoir royal ne cessa, jusqu'à la fin de l'ancien régime, de soutenir le trafic et d'encourager l'armement dont il était l'objet. La Chambre de commerce de Nantes conserve, à ce sujet, des témoignages évidents de la sollicitude accordée par le gouvernement aux négociants nantais, entre autres des lettres du maréchal de Castries qui, en 1784, s'efforçait d'apaiser les inquiétudes des consuls émus des bruits, sans fondement d'ailleurs, sur des incidents de traite en Afrique. « Sa Majesté, disait-il, toujours attentive à ce qui peut le plus efficacement protéger le commerce de ses sujets, me charge de vous tranquilliser et de vous prévenir que vous pouvez, en toute hypothèse, continuer vos expéditions et même les multiplier dans la confiance qu'elles ne seront pas troublées et qu'elles seront protégées avec efficacité ⁽⁹⁾ ».

Malgré une notable régression du commerce de Guinée due,

⁽⁸⁾ Lettre de Drouet à MM. les Consuls de Nantes. Paris, 24 avril 1784. Chambre de Commerce de Nantes C. 624.

⁽⁹⁾ Archives de la Chambre de Commerce de Nantes C. 624. Lettre du 4 janvier 1784.

sans doute, à la diminution des profits, Nantes, à cette époque encore, se maintient dans une certaine activité négrière.

Quelques jours plus tard, Castries annonce au commerce nantais que la Compagnie de Guyane qui avait obtenu, en 1777, la traite exclusive des noirs, depuis le Cap-Vert jusqu'à la rivière de Casamance, avait renoncé d'elle-même à ce privilège. Et c'est là un signe de l'évolution commerciale, la compagnie en question abandonnait le trafic humain pour s'adonner au Sénégal à « la traite de la gomme ⁽¹⁰⁾ ».

Disons, en outre, que l'étude de M. G. Martin aurait gagné en intérêt pour Nantes, si cet auteur avait noté les conséquences de la traite noire, par les retours de Saint-Domingue, sur l'industrie des denrées coloniales qui subsiste encore de nos jours, en particulier pour le raffinage du sucre.

La lecture de *l'Ère des Négriers* est facilitée par un grand nombre de divisions et de subdivisions dans la matière très complexe du sujet. Celle-ci eut pu être allégée encore par la réduction de citations ou d'extraits parfois un peu abondants.

Quoi qu'il en soit, les observations apportées ici n'enlèvent rien au mérite de l'auteur et à la louange qui lui revient.

H. DU HALGOUET.

(10) C. 624. Lettre du 22 janvier 1784.
