



HAL
open science

L'Atlantique et Nantes à l'époque de la traite illégale vers Cuba (1789-1831)

Bernardo Monnerat

► **To cite this version:**

Bernardo Monnerat. L'Atlantique et Nantes à l'époque de la traite illégale vers Cuba (1789-1831). Histoire. 2024. dumas-04830465

HAL Id: dumas-04830465

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04830465v1>

Submitted on 11 Dec 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

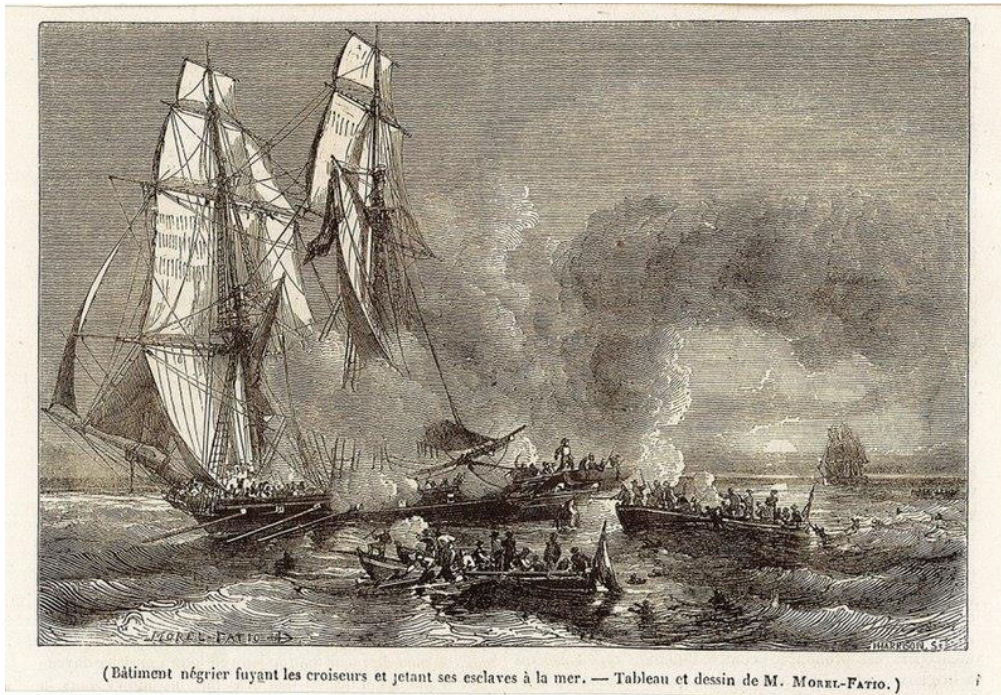


École normale supérieure de Lyon

Département des Sciences sociales

*Master d'histoire – Deuxième année
Parcours de la Renaissance aux Révolutions
Année scolaire 2023-2024*

**L'ATLANTIQUE ET NANTES À L'ÉPOQUE
DE LA TRAITE ILLÉGALE VERS CUBA
(1815-1831)**



Présenté par Bernardo Monnerat

Sous la direction de

M. Guillaume Garner, maître de conférences en histoire moderne à l'ENS de Lyon
Mme. Natacha Coquery, professeure d'histoire moderne à l'Université Lumière Lyon

Remerciements

J'exprime ma gratitude à mes directeurs de mémoire, Guillaume Garner et Natacha Coquery, pour leurs conseils, relectures et leur soutien tout au long de mon parcours de master. Ils, ainsi qu'Arnaud Bartolomei, ont joué un rôle clé dans l'élaboration de mon projet de thèse, une étape cruciale pour la réflexion sur mon sujet. Je tiens également à remercier les historiens Éric Saugera, Jorge Felipe-Gonzalez, Martín Rodrigo y Alharilla, Joseph La Hausse de Lalouvière et Leonardo Marques pour les échanges fructueux. Enfin, je remercie Lucie, pour ses relectures et ses conseils, ainsi que mes amis et ma famille pour leur soutien.

Introduction

« Saint-Yago de Cuba, 12 décembre 1824. Sous les auspices de M. Couronneau de Bordeaux, notre ami, nous avons l'honneur de vous offrir nos services pour cette place. Vous savez, messieurs, que l'avantage que présente notre marché pour le débit de l'ébène lui assure la préférence sur toute autre de nos colonies, et cette circonstance, nous l'espérons, vous engagera à y envoyer quelques chargemens de cette espèce¹. Nous avons reçu cette année un grand nombre de cargaisons de cet article, au compte des négocians de Nantes, et vers la fin de janvier nous attendons ici d'autres vaisseaux partis de ce dernier port. Toutes nos ventes ont été couronnées d'un heureux succès² ». Telle est l'invitation faite par un courtier français de Santiago de Cuba à Bannaffé et Larivière, résidant à Pointe-à-Pitre. Ce témoignage met en lumière les avantages du marché cubain par rapport à d'autres marchés de captifs et l'intense activité des bâtimens négriers « au compte des négocians de Nantes » qui font la traite à Cuba. Nantes est le principal port de départ d'expéditions négrières vers Santiago de Cuba, située dans la partie orientale de l'île³. Le développement de ce trafic s'accroît lors d'un contexte particulier : le nouvel essor de l'esclavagisme dans les Amériques au début du XIXe siècle, malgré l'avancée de l'abolitionnisme⁴.

Entre le XVIe et le XVIIIe siècle, les empires coloniaux prospèrent grâce au recours à la main d'œuvre importée d'Afrique ou autochtone. Les plantations dominent le paysage colonial et la traite négrière assure l'approvisionnement en main d'œuvre des colonies américaines. Le trafic d'êtres humains ainsi que la production et le commerce de denrées coloniales sont les pièces clés de l'ancien système colonial, orchestré par les principales puissances européennes de l'époque moderne. Pendant cette période de construction et consolidation du système, la traite transatlantique est un commerce légal, subventionné et réglementé par les États européens. À l'exception de la traite vers les colonies espagnoles, le trafic suit généralement la logique de la politique mercantiliste de ces empires : le commerce négrier à destination des colonies d'une telle puissance est menée par des sujets de ce même État⁵. Dans ce cadre, les sociétés de plantation se

¹ Ébène est l'argot négrier pour désigner les captifs africains.

² DE STAËL-HOLSTEIN, Auguste-Louis, *Société de la morale chrétienne. Comité pour l'abolition de la traite des noirs*, Paris, Hachette Livre Bnf, (1826), 2012, p. 46.

³ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#visualization>

⁴ MARQUES, Leonardo, « The Contraband Slave Trade of the Second Slavery » dans W. TOMICH, Dale (dir.), *The Politics of the Second Slavery*, Albany, State University of New York Press, 2016, p. 174.

⁵ BURNARD, Trevor, *The Atlantic in World History, 1490-1830*, Londres, Bloomsbury Academic, 2020, p. 270-271.

forment et deviennent des marchés attractifs pour les négociants des places européennes qui investissent massivement dans ce trafic lucratif. Les fortunes de Liverpool et Nantes, par exemple, reposent largement sur la traite à destination de la Jamaïque et de Saint-Domingue au milieu du XVIII^e siècle⁶. La traite mobilise plusieurs secteurs, en amont et en aval, qui rendent possible cette activité : la construction navale, l'industrie, le marché d'assurances, le commerce des marchandises transportées au retour des expéditions, etc. Autrement dit, elle implique tout une série d'acteurs économiques qui participent au paysage négrier, directement ou indirectement⁷. De cette manière, le négoce négrier prospère et alimente par plusieurs voies l'accumulation de capital en Europe et plus particulièrement à Nantes, une des principales villes négrières de France. L'ancien système colonial semble parfaitement marcher jusqu'à ce que les premières fissures commencent à apparaître à la fin du XVIII^e siècle. Le tournant du XIX^e siècle est une période décisive pour la compréhension de l'émergence d'une nouvelle temporalité atlantique⁸. D'abord, Saint-Domingue, « la perle des Antilles », traverse une insurrection qui éclate en 1792 et qui bouleverse les bases du système. Parmi les nombreuses répercussions de cet événement, deux effets sont majeurs pour la compréhension de notre sujet : le marché mondial perd son principal producteur de sucre, café et coton ; le secteur négrier français perd son principal débouché pour l'exportation de captifs africains⁹.

Suite à la chute de Saint-Domingue, d'autres espaces prétendent prendre le relais de la colonie insurgée en tant que leaders mondiaux de production et d'exportation de ces denrées coloniales. C'est particulièrement le cas de Cuba, colonie espagnole qui, dès 1789, entame un processus de libéralisation et de développement de son marché sur les bases de l'esclavagisme¹⁰. Le décollage cubain repose sur l'établissement du libre-échange comme vecteur de transformation du paysage économique de l'île. Ainsi, les élites cubaines parient sur la participation des étrangers pour l'importation de captifs, d'outils et d'expertises en termes de production agricole¹¹. Dans ce contexte, les nations

⁶ BRAUDEL, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVI^e-XVIII^e siècle. Tome 2 : Les jeux de l'échange*, Paris, Armand Colin (1979), 1986, p. 237.

⁷ RENAULT François, DAGET, Serge, *Les traites négrières en Afrique*, Paris, Karthala, 1992, p. 86-87.

⁸ TOMICH, Dale, « The Second Slavery and World Capitalism: A Perspective from Historical Inquiry », *International Review of Social History*, 2018, n° 63 (3), p. 480.

⁹ S. KLEIN, Herbert S., VINSON Ben, *African slavery in Latin America and the Caribbean*, Oxford et New York, Oxford University Press, 2007, p. 480.

¹⁰ S. KLEIN, Herbert, « The Cuban Slave Trade in a Period of Transition, 1790-1843 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 1975, tome 62, n° 226-227, 1^{er} et 2^e trimestres, p. 69.

¹¹ TOMICH, Dale, « A riqueza do império: Francisco Arango y Parreño, economia política e a segunda escravidão em Cuba », *Revista de História, [S. l.]*, 2003, n. 149, p. 20.

étrangères, comme l'Angleterre et les États-Unis, contribuent de manière décisive à l'essor cubain par le transport et la vente de captifs vers la colonie espagnole¹². Les Français sont aussi impliqués mais de manière moins importante qu'ultérieurement car les guerres révolutionnaires et napoléoniennes percutent la branche marchande de la marine. Dans les années 1790 et 1800, Cuba devient un marché compétitif grâce à l'ouverture au commerce étranger, notamment avec les États-Unis¹³. Néanmoins, cette période est aussi celle de l'avancée de l'abolitionnisme. Les deux principaux pays à participer à la traite vers Cuba abolissent leur traite en 1808. Entre 1809 et 1815, la colonie espagnole poursuit son expansion malgré la sortie des principaux fournisseurs de captifs grâce à l'essor de la traite hispano-cubaine qui se développe fortement dans cette période¹⁴. En 1815, un tournant majeur est observé : la fin des guerres napoléoniennes inaugure les discussions menées par l'Angleterre autour de l'abolition universelle de la traite¹⁵. Les Britanniques entament les négociations avec les principales puissances négrières européennes afin d'arrêter ce trafic devenu honteux pour le gouvernement britannique. La France, abattue et démoralisée, est obligée de négocier la fin d'un trafic avec la puissance qui l'avait vaincue sur les mers, sans pour autant aliéner sa souveraineté en mer. Le droit de visite réciproque est refusé par les Français et le gouvernement de la Restauration abolit la traite sans accord bilatéral avec les Britanniques¹⁶. Ces derniers échouent dans leur projet d'abolition universelle de la traite, mais arrachent, entre 1815 et 1817, l'abolition des traites française et espagnole. La traite est officiellement abolie en France en 1815 et la convention signée avec l'Espagne en 1817 prévoit l'interdiction totale du trafic sous pavillon espagnol trois ans plus tard, en 1820¹⁷.

¹² ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987, p. 53.

¹³ FERNÁNDEZ DE PINEDO, Nadia, « Comercial relations between USA and Cuba in times of peace and war, 1803-1807 », *Illes et Imperis*, 2001, n° 4, p. 13.

¹⁴ ORTEGA, José Guadalupe, « Cuba Merchants, Slave Trade knowledge and the Atlantic world, 1790s-1820s », *Colonial Latin American Historical Review*, 2006, n° 15/3, p. 228.

¹⁵ DAGET, Serge, « Traite des Noirs, relations internationales et humanitarisme, 1815-1850 », *Relations internationales*, 1989, n° 60, p. 415.

¹⁶ Le droit de visite est une institution remontant au XIV^e siècle, mais une institution du temps de guerre. La nouveauté du XIX^e siècle consistait à l'introduction en temps de paix. Il conférait aux officiers des navires de guerre – anglais, en l'occurrence – le droit, en mer, de monter à bord des bâtiments de commerce de la nation signataire du traité, de constater si le navire était négrier et, le cas échéant, le saisir – le capture – et le conduire sous escorte et certaines conditions, dans la colonie britannique de Sierra Leone. Là, le négrier serait jugé par un tribunal reconnu compétent. DAGET, Serge, « Tactiques, stratégies et effets du droit de visite » dans *De la traite à l'esclavage. Actes du Colloque international sur la traite des Noirs, Nantes, 1985*, Centre de recherche sur l'Histoire du monde atlantique, Société Française d'histoire d'outre-mer, tome II, 1988, p. 345.

¹⁷ DAGET, Serge, « Traite des Noirs, relations internationales et humanitarisme, 1815-1850 », *Relations internationales*, 1989, n° 60, p. 416.

En 1815, le secteur maritime français, fragilisé par les années de guerres, parie sur les marchés coloniaux et sur la traite comme manière de sortir de la crise, malgré l'interdiction formelle d'un commerce pratiqué depuis des décennies¹⁸. Nantes est un des ports le plus acharnés à le poursuivre¹⁹. Néanmoins, si le projet de prospérer avec le commerce colonial est une réalité dans la période de relance de trafic, les colonies françaises, destination privilégiée des armateurs de Nantes au XVIIIe siècle, sont frappées par le contexte de guerre. Entre 1815 et 1817, la France se retrouve sans sa principale colonie du XVIIIe siècle, Saint-Domingue, et ses colonies antillaises sont affaiblies²⁰. Entre temps, le marché cubain est plus attractif que jamais. Entre 1815 et 1817, 286 expéditions sont effectuées à destination du principal marché de captifs des Antilles²¹. Incités par l'ouverture totale du marché cubain en 1818, par la forte demande en captifs de la colonie espagnole et par les facilités de vente et de paiement, les Nantais parient sur Cuba comme le marché de prédilection de leurs expéditions négrières dorénavant illégales²². Ainsi, à partir de 1817, le secteur négrier nantais se rend régulièrement à Cuba, malgré la promulgation de la première loi française prévoyant des condamnations judiciaires contre les contrevenants.

Lorsque les Nantais se lancent dans cette entreprise, le contexte de l'Atlantique est bien différent de celui des années 1780. Le contexte de la fin des années 1810 est marqué par une contradiction frappante : la pression abolitionniste croissante prétend mettre fin à un système qui rend possible la production de marchandises en forte demande en Europe. L'ancien système colonial s'érode suite à l'indépendance de l'Amérique espagnole, au déclin des Antilles britanniques et à la révolution haïtienne au même moment que l'esclavagisme prend un nouvel essor dans certaines régions des Amériques²³. Le Brésil, les États-Unis et Cuba deviennent les bastions de l'esclavagisme dans un continent où ce système d'exploitation est en déclin relatif par rapport aux siècles précédents. Mais les trois régions compensent largement ce déclin en produisant massivement les produits si appréciés par une Europe en voie d'industrialisation et

¹⁸ DAGET, Serge, « Armateurs nantais et trafic négrier illégal : une histoire sans petite boîte verte », *Enquêtes et documents*, 1987, Centre de Recherches sur l'histoire du monde atlantique, tome XIII, Nantes, p. 71.

¹⁹ FORREST, Alan, *The Death of the French Atlantic : Trade, War, and Slavery in the Age of Abolition*, Oxford, Oxford University Press, 2020, p. 257.

²⁰ MONAQUE, Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, Paris, Perrin, 2016, p. 270.

²¹ <https://www.slavevoyages.org/>

²² DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 101.

²³ TOMICH, Dale, « The Second Slavery and World Capitalism: A Perspective from Historical Inquiry », *International Review of Social History*, 2018, n° 63 (3), p. 480.

d'urbanisation²⁴. Les États-Unis assurent la force de travail par la reproduction interne, alors que le Brésil et Cuba comptent sur l'importation massive de captifs d'Afrique²⁵. Dans les années 1820, la traite est formellement interdite sous pavillon espagnol et pourtant les planteurs à Cuba continuent de demander des captifs. Dans leur discours, mettre fin à l'importation de captifs équivaut à la destruction d'une tendance d'accumulation fondée sur l'esclavage qui s'initie dans les années 1790. Ainsi, les élites cubaines sont prêtes à défendre l'origine de la richesse de l'île, l'exploitation des femmes et hommes réduits en esclavage²⁶. Afin de maintenir le système esclavagiste et l'exportation des produits issus des plantations, Cuba fait un pacte avec Madrid. La Couronne protégerait les intérêts économiques de la fidèle Cuba, qui n'aurait pas cédé à la vague des mouvements d'indépendance et dont la prospérité remplit les caisses du trésor royal²⁷. La protection des intérêts cubains signifie l'ouverture totale de ce marché au commerce étranger et la concession d'une autonomie renforcée au capitaine général, principale autorité de l'île²⁸. D'une part, le bastion esclavagiste de l'empire espagnol prétend poursuivre son expansion grâce au commerce étranger. D'autre part, la France de la Restauration prétend exercer son influence commerciale dans une Atlantique de plus en plus dominée par les Britanniques²⁹. Malgré la promulgation de l'abolition des traites françaises et espagnole qui implique à la fois une répression judiciaire, dans les ports et dans les colonies, et militaire, dans l'océan, le trafic négrier qui lie Nantes à Cuba réussit à s'imposer entre 1815 et 1831, année où le trafic illégal nantais s'arrête presque totalement³⁰.

L'environnement dans lequel la traite du second esclavage se déroule est particulièrement propice aux associations transnationales et à l'intégration d'espaces

²⁴ TOMICH, Dale; ZEUSKE, Michael, « Introduction, the Second Slavery: Mass Slavery, World-Economy, and Comparative Microhistories », *Review (Fernand Braudel Center)*, 2008, vol. 31, n° 2 (Part I), p. 94.

²⁵ Après 1792, 5305 expéditions transatlantiques sont à la destination du Brésil, débarquant environ deux millions de captifs. Cuba reçoit 2443 expéditions, débarquant plus de 730 000 captifs. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#visualization>

²⁶ R. MURRAY, David, *Odious commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*, Cambridge, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, p. 85.

²⁷ VINCENOT, Emmanuel, *Histoire de La Havane*, Paris, Fayard, 2016, p. 272.

²⁸ DE BIVAR MARQUESE, Rafael, PEIXOTO PARRON, Tâmis, « Internacional escravista: a política da Segunda Escravidão », *Topoi*, 2011, v. 12, n. 23, p. 103.

²⁹ BARTOLOMEI Arnaud ; HUETZ DE LEMPS, Xavier ; RODRIGO Y ALHARILLA, Martín, « L'impérialisme informel de la France et de l'Espagne au XIXe siècle », *Outre-Mers Revue d'Histoire*, 2021, n° 410-411 (1) p. 9.

³⁰ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 39.

étrangers³¹. Si la première moitié du XIXe siècle est considérée comme l'âge de l'abolition elle est aussi l'âge du libre-échangisme et du trafic illégal³². Ainsi, les négriers qui se lancent dans ce trafic hasardeux incorporent les logiques de libre marché et de contournement de la loi pour réussir à importer des captifs vers certaines régions spécifiques de l'Atlantique. Cette traite s'illustre par la formation d'une alliance entre le libre-échangisme et le commerce illégal, permettant la transformation d'un commerce associé au mercantilisme en un commerce s'intégrant aux mutations de l'économie-monde capitaliste. Cette articulation est une des clés de compréhension du phénomène de la traite illégale nantaise vers Cuba. À notre sens, le choix d'une destination étrangère et fortement libéralisée est déjà symptomatique d'une reconfiguration de la traite par rapport à celle pratiquée par les Nantais au XVIIIe siècle. Ensuite, les liens transnationaux sont beaucoup plus prononcés qu'auparavant : Nantes compte sur d'autres espaces pour mener la traite vers Cuba, et d'autres espaces comptent sur Nantes pour atteindre le même but. Au lieu d'observer la traite nantaise depuis Nantes, nous avons décidé de regarder la place de Nantes dans la traite vers Cuba au cours du premier tiers du XIXe siècle. Autrement dit, il s'agit d'observer comment Nantes interagit avec d'autres régions, espaces et acteurs de l'Atlantique. De cette manière, la ville portuaire devient l'unité d'observation et l'espace atlantique l'unité d'analyse. Ce faisant, le phénomène de la traite nantaise est décloisonné en l'inscrivant dans un ensemble plus vaste d'interactions économiques dans l'espace atlantique. C'est à partir de ce prisme que notre enquête sera menée. Nous avons décidé de nous interroger sur le rôle que les espaces et acteurs étrangers jouent dans la co-création d'un nouveau segment du secteur négrier : le marché cubain.

Certes, il s'agit de l'une des clés de compréhension du phénomène, cela n'explique pas tout. Deux autres raisons principales ont été analysées en détail par un spécialiste de la traite illégale nantaise, Serge Daget. Pour lui, l'interprétation des raisons de la réussite repose notamment sur la capacité du secteur négrier nantais de se protéger et de financer ses activités³³. La protection repose sur l'habileté des négriers à exploiter

³¹ Le concept de second esclavage renvoie à la période allant des années 1790 aux années 1880, durant laquelle l'esclavage connaît un nouvel essor dans certaines régions de l'Amérique, malgré l'avancée de l'abolitionnisme. TOMICH, Dale, « The Second Slavery and World Capitalism: A Perspective from Historical Inquiry », *International Review of Social History*, 2018, n° 63 (3).

³² MARQUES, Leonardo, « The Contraband Slave Trade of the Second Slavery » dans W. TOMICH, Dale (dir.), *The Politics of the Second Slavery*, Albany, State University of New York Press, 2016, p. 174.

³³DAGET, Serge, « Armateurs nantais et trafic négrier illégal : une histoire sans petite boîte verte », *Enquêtes et documents*, 1987, Centre de Recherches sur l'histoire du monde atlantique, tome XIII, Nantes. DAGET, Serge, « Long cours et négriers nantais du trafic illégal, 1814-1833 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 1975, tome 62, n° 226-27, p. 90-134.

leur notabilité et leur influence institutionnelle pour tirer profit de la faiblesse des lois abolitionnistes. Le financement, à son tour, se fait par la création de banques et de sociétés d'assurances locales capables d'alimenter le trafic. Moins intéressé par le comment que par le pourquoi, Olivier Pétré-Grenouilleau explique les motivations derrière la traite illégale par la mentalité des milieux négociants nantais³⁴. Dans son explication, si en 1815 les acteurs du commerce maritime nantais ne sont plus les mêmes que ceux des années 1780, l'envie de renouer avec l'ancien système colonial persiste. Les négriers, orphelins d'un commerce colonial et d'une traite bouleversés par les années de guerre et par l'insurrection à Saint-Domingue, souhaitent rebâtir la richesse de la ville à la travers la reprise du trafic négrier. L'auteur insiste davantage sur la capacité des négociants nantais à restaurer un système directement hérité de l'Ancien Régime, utilisant leur pouvoir et leur prestige à Nantes.

Nous avons quelques considérations à propos des arguments présentés par les deux auteurs. Tout d'abord, les arguments de S. Daget sont cohérents, mais incomplets. La formation d'une « corporation négrière » à Nantes, capable de se protéger et de se financer, tout en tirant profit des brèches et insuffisances de la loi est un argument puissant et valable à notre sens. Cependant, l'auteur ne mentionne que brièvement le rôle des associations transnationales et de l'interaction avec d'autres espaces atlantiques dans la réussite nantaise. Son analyse repose sur une interprétation endogène du phénomène, qui explique une partie de celui-ci, mais pas tous les aspects qui la composent. Ensuite, l'argument principal d'Olivier Pétré-Grenouilleau repose sur la psychologie du milieu, encore très fortement marqué par une mentalité archaïque. Cet argument présente pour autant certaines limites. Certes, la volonté de renouer avec l'ancien système colonial persiste, c'est ce qui a fait la richesse des milieux négociants nantais auparavant. Il associe la survie de la traite au conservatisme du milieu négrier nantais, incapable de se défaire d'un commerce archaïque. L'auteur accorde peu d'attention aux évolutions du monde atlantique et du commerce d'esclaves au XIXe siècle. Il s'attache à la dichotomie classique qui marque certains des travaux portant sur la traite et l'esclavage : d'un côté, l'esclavage et la traite, appartenant à une mentalité d'Ancien Régime, à un attachement profond à l'ancien système colonial, de l'autre côté, la prospection de nouveaux marchés,

³⁴ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIIIe siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994.

la libre initiative, le libre commerce. La traite et l'esclavage ne sont pas des structures figées, condamnées à disparaître avec l'ascension de l'abolitionnisme et de l'idéologie de libre marché. Au contraire, le concept de second esclavage vient justement pour rendre compte de la compatibilité entre traite et esclavage et l'émergence du monde moderne libéral³⁵. Dans le discours des élites cubaines, l'adoption du libéralisme se fait au nom de l'expansion de l'esclavage de l'île³⁶. Les milieux négociants nantais, dans la pratique, renoncent à choisir les colonies françaises, symbole de l'ancien système colonial, comme marché de prédilection. Ils se rendent plutôt à Cuba, bénéficiant directement de l'ouverture de ce marché où les conditions de vente et de paiement sont plus favorables que dans les Antilles françaises³⁷. Ainsi, si d'une part le choix nantais de poursuivre avec la traite est une forme d'héritage du passé négrier de la ville, de l'autre, ce secteur se montre attentif aux nouvelles dynamiques de marché, et se montre prêt à s'emparer des nouveaux marchés et à profiter de la libéralisation des colonies étrangères, notamment Cuba. Pour résumer, malgré les avancées remarquables présentes dans les travaux sur la traite illégale française, notamment celui de S. Daget, incontournable pour notre enquête, les deux auteurs n'accordent pas assez d'attention aux stratégies de pénétration des négriers nantais dans leur principal marché de destination. Celles-ci sont fortement marquées, à notre sens, par l'articulation du secteur négrier nantais à des acteurs et espaces étrangers. La dimension transnationale de la traite, négligée dans l'historiographie française, est néanmoins présente dans d'autres travaux sur la traite du XIXe siècle.

Depuis les années 1980, l'historiographie anglophone offre une nouvelle perspective. L'ouvrage de David Eltis, publié en 1987, a profondément influencé notre compréhension du sujet. Eltis y démontre l'importance cruciale du crédit et des marchandises britanniques dans le développement des traites brésilienne et cubaine³⁸. Un autre travail important est celui de Leonardo Marques, qui met en lumière le rôle des navires américains dans les traites brésilienne et cubaine³⁹. Ces deux études soulignent que la traite du second esclavage, organisée par les négociants de La Havane et de Rio de

³⁵ MARQUES, Leonardo, « The Contraband Slave Trade of the Second Slavery » dans W. TOMICH, Dale (dir.), *The Politics of the Second Slavery*, Albany, State University of New York Press, 2016, p. 174.

³⁶ TOMICH, Dale, « A riqueza do império: Francisco Arango y Parreño, economia política e a segunda escravidão em Cuba », *Revista de História*, [S. l.], 2003, n. 149, p. 20.

³⁷ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 101.

³⁸ ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987.

³⁹ MARQUES, Leonardo, *The United States and the Transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776-1867*, New Haven, Yale University Press, 2016.

Janeiro, s'appuient également sur des capitaux étrangers, notamment ceux provenant des pays pionniers dans l'abolition de ce commerce. L'article de John A. E. Harris va dans la même direction : il démontre comment les négriers, dans la phase finale de la traite, ont internationalisé les investissements afin de limiter les risques et augmenter les chances de rentabilité⁴⁰. De cette manière, il met en évidence comment le déplacement de capital - la collaboration internationale de négociants, banquiers et assureurs - était vital pour la traite illégale. L'article de Manuel Barcia, publié l'année précédente, soulignait les réseaux transatlantiques de la famille Zangroniz, active à la fois dans les expéditions sous pavillons espagnol et français vers Cuba⁴¹. Pour l'instant, le seul travail qui insiste sur la dimension transnationale de la traite illégale française est l'article de Joseph de La Hausse Lalouvière⁴². Publié en 2021 dans *Past and Present*, il porte sur l'expédition du *Jeune Louis* en 1825. Grâce à l'accès aux documents rares de l'expédition, l'auteur démontre à quel point l'association internationale et l'intégration d'autres espaces dans l'expédition fut un facteur décisif de sa réussite. En somme, la lecture de cette bibliographie a attiré notre attention sur une dimension encore négligée de la traite illégale française. Nous avons cherché à vérifier si l'hypothèse de la traite transnationale, examinée par d'autres historiens pour d'autres périodes et pavillons, s'applique également au cas français. L'article de J. Lalouvière et certains travaux de S. Daget ont constitué un point de départ de notre analyse du phénomène, laquelle s'est approfondie grâce à l'examen de notre corpus documentaire⁴³.

Les sources utilisées pour mener l'enquête proviennent essentiellement des archives départementales de Loire-Atlantique. La sous-série du tribunal de commerce compose une bonne partie du corpus⁴⁴. Parmi les sources les plus pertinentes, notons les dossiers de faillite et les documents relatifs aux litiges commerciaux. Une partie des documents consultés n'a jamais fait l'objet d'analyse par S. Daget et O. Pétré-

⁴⁰ A.E. HARRIS, John, « Circuits of wealth, circuits of sorrow : financing the illegal transatlantic slave trade in the age of suppression, 1850-1866 », *Journal of Global History*, 2016, n° 11, p. 409-429.

⁴¹ BARCIA, Manuel, « 'Full Capable of Any Iniquity' : The Atlantic human trafficking network of the Zangroniz family », *The Americas*, 2015, n° 73/2, p. 303-324.

⁴² LA HAUSSE DE LALOUVIÈRE, Joseph, « A Business Archive of the French Illegal Slave Trade in the Nineteenth Century », *Past and Present*, 252 (1), 2021, p. 139-177.

⁴³ *Ibid.* DAGET, Serge, « Dans l'illégalité, la traite négrière française vers Cuba et Porto-Rico, 1817-1831 » dans BUTEL, Paul (coord.), *Commerce et plantation dans la Caraïbe, XVIIIe et XIXe siècles. Actes du Colloque de Bordeaux*, Bordeaux, Maison des Pays ibériques, 1991. DAGET, Serge, « A Vieux-Calabar, en 1825 : L'expédition du *Charles* (ou de l'*Eugène*) comme élément du modèle de la traite négrière illégale » dans *Études africaines offertes à Henri Bruschwig* (Publié avec le concours de la Fondation de la Maison des Sciences de l'Homme), Paris, EHESS, 1982.

⁴⁴ Archives départementales de Loire-Atlantique, 21 U, Tribunal de Commerce.

Grenouilleau. L'autre partie, certes étudiée, contient des éléments qui, selon nous, n'ont pas été assez soulignés, comme les réseaux transnationaux dans lesquels s'inscrivent certains des négriers nantais. Un deuxième ensemble documentaire est composé des sources provenant des fonds notariés⁴⁵. Loin de les avoir épuisés, nous avons essayé d'identifier à partir d'une étude notariale les liens entre négociants nantais et ceux d'autres places atlantiques en ce qui concerne la traite. Un troisième ensemble est celui de la presse commerciale nantaise⁴⁶. Grâce à ces documents, nous avons reconstitué les flux de marchandises présents dans la chaîne commerciale sous-jacente à la traite. Les rôles d'armement ont également été importants, nous permettant d'identifier la formation des équipages et, éventuellement, les détours effectués par les bâtiments. Une dernière source de ces archives fait partie de la sous-série « Inscription maritime » de la série Marine. Il s'agit des registres de délibération de la commission Lachelier. Ils montrent à quel point les destinations étrangères sont aussi un subterfuge des négriers pour échapper à la répression⁴⁷. Un autre ensemble documentaire permet de réaliser le même constat, les sources du fonds du *Foreign Office*, bureau des Affaires étrangères britannique, conservé aux *National Archives*⁴⁸. La correspondance diplomatique et consulaire concernant la répression de la traite illégale permet d'observer comment les négriers utilisent les territoires étrangers pour échapper à la répression, de manière encore plus détaillée que le registre de la commission Lachelier.

Au-delà des sources primaires, nous avons utilisé quatre sources secondaires. Il s'agit du répertoire de S. Daget, la publication d'Auguste de Staël, abolitionniste parisien, celle de Théodore Cannot, négrier franco-italien et la base de données en ligne *Voyages*⁴⁹. Cette dernière réunit les informations concernant la presque totalité des expéditions connues jusqu'à présent. En ce qui concerne les expéditions illégales nantaises, les données proviennent essentiellement du répertoire de S. Daget. Sans cette publication, il aurait été difficile de mener l'enquête : il s'agit de la source la plus riche concernant les expéditions illégales nantaises. Les publications de A. de Staël et T. Cannot dévoilent les mécanismes de dissimulation négrière, du point de vue respectivement d'un abolitionniste

⁴⁵ ADLA, 4 E 12/893-901. Étude notariale de César Marie François Varsavaux.

⁴⁶ ADLA, *Feuille commerciale de Nantes* (1817-1830).

⁴⁷ ADLA, Inscription maritime, 7 R 1/1424.

⁴⁸ National Archives, Public Register Office, Foreign Office 84.

⁴⁹ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988. DE STAËL-HOLSTEIN, Auguste-Louis, *Société de la morale chrétienne. Comité pour l'abolition de la traite des noirs*, Paris, Hachette Livre Bnf, (1826), 2012. CANNOT, Théodore, *A Slaver's Log Book, or 20 Years' Residence in Africa. The original manuscript*, Englewood Cliffs N.J., Prentice Hall, 1976 (1806-1860).

et d'un négrier. Notre corpus documentaire varié résulte de la difficulté liée à l'opacité de ce commerce illicite : les informations sont assez lacunaires, ce qui invite à regarder partout afin d'essayer de trouver au moins certaines pièces qui puissent compléter le puzzle.

À la suite du traitement des sources, nous saisissons une partie des connexions entre la place nantaise et d'autres régions de l'Atlantique. À partir de la combinaison d'historiographies diverses et de notre corpus documentaire, notre travail se penche sur les connexions transnationales, caractérisant à la fois l'itinéraire et la structure commerciale, productive et financière des expéditions. Plus précisément, nous pensons que l'une des composantes sous-jacentes à la traite nantaise vers Cuba est en interaction avec d'autres espaces et acteurs de l'Atlantique. Sous ce prisme, nous nous interrogeons si cette interaction a joué un rôle important dans la pénétration des négriers nantais sur le marché cubain.

Il est crucial de souligner un point fondamental de notre argumentation. Celle-ci ne se fonde pas uniquement sur la traite elle-même, mais également sur les phases qui la précèdent et en découlent. L'objectif est de ne pas traiter le trafic comme un élément isolé mais de le considérer dans le cadre plus large des chaînes qui le sous-tendent et en résultent⁵⁰. Nous estimons que la production, la distribution, l'échange et la consommation sont parties d'une même totalité⁵¹. Le capital présent du début à la fin de ce circuit joue un rôle central dans la compréhension du phénomène. En analysant les composantes associées au trafic, il est possible d'en reconstituer les chaînes et les maillons⁵². Ce faisant, un élargissement spatial de l'objet d'étude s'opère, non seulement par l'intégration d'autres espaces dans les expéditions en soi, mais aussi dans les étapes

⁵⁰ L'historien de Trinité et Tobago, Eric Williams, est un des pionniers dans cette perspective. En se concentrant sur l'implication britannique dans le commerce associé à l'esclavage, Williams a observé qu'en plus des constructeurs de navires, les navires de commerce nécessitaient des cordes, des bougies et des équipages, et transportaient des produits manufacturés de toute la Grande-Bretagne, y compris des articles en métal et des textiles. Les navires revenaient également avec du coton pour l'industrie et des biens de consommation appréciés dans tout le pays tels que le sucre, le rhum, le tabac et l'acajou. Ces biens importés étaient tous cultivés par des esclaves et répondaient à une demande croissante. Il est un des premiers historiens à être attentif aux composantes économiques qui sous-tendent le trafic. C'est à lui la célèbre expression « *no sugar, no slaves* ». WILLIAMS, Eric, *Capitalism & Slavery*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 1994 (1944), p. 51-84. CAMPBELL, Sophie, « An appeal to supersede the slave trade triangle in British museums », *Atlantic Studies*, 2023, vol. 20, n°1, p. 38.

⁵¹ Cette conception est tributaire de l'œuvre de Marx, mais trouve écho également chez l'œuvre de Braudel et de ses héritiers. MARQUES, Leonardo, « Colonial America and commodity History: the plurality times of historical capitalism », *Esboços*, 2021, Florianópolis, v. 28, n. 49, p. 781-782.

⁵² Expression « chaînes et maillons » empruntée de BUTI, Gilbert ; RAVEUX, Olivier ; MONTENACH, Anne (dir.), *Chaînes et maillons du commerce. XVIe – XIXe siècle*, Presses Universitaires de Provence, Aix-en-Provence, 2023.

qui précèdent et résultent des expéditions. C'est pour cette raison que nous avons choisi de diviser notre plan suivant le fil qui conduit du début à la fin de la chaîne. Dans un premier chapitre, nous allons analyser l'interaction de Nantes avec d'autres espaces atlantiques lors de la préparation et du financement de la traite. Dans un deuxième chapitre, nous suivons le même objectif mais en insistant sur l'itinéraire plutôt que sur la structure commerciale et financière de l'expédition, comme dans le chapitre précédent. De cette manière, il est possible de saisir la traite dans sa totalité, de ses fondements aux résultats finaux à savoir l'arrivée des marchandises destinées aux marchés de consommation en Europe.

CHAPITRE I – L'économie atlantique et les fondements de l'armement illégal nantais vers Cuba (1815-1831)

La traite demande et consomme de la construction navale, des marchandises de traite, du capital et des marins et capitaines. Dans ce chapitre, nous allons mener une enquête sur les liens entre Nantes et d'autres espaces de l'Atlantique dans la construction du trafic illégal en plein essor après 1815. La démonstration vise à mettre en lumière comment à chaque étape de l'armement illégal nantais les acteurs locaux comptent sur le travail et le capital d'autres places des deux rives de l'Atlantique. Aucune expédition négrière n'est possible sans réunir un certain nombre de conditions. Les négriers nantais n'auraient pas réussi à pénétrer le principal marché de captifs des Caraïbes sans d'abord avoir les moyens de circulation - le navire - et de paiement - les marchandises de traite - adéquats. Ensuite, financer et assurer une expédition, plus encore dans le cadre d'une activité illégale, est la condition *sine qua non* pour qu'un voyage soit économiquement viable.

1. Le socle de l'armement négrier : construction navale et marchandises de traite (1815-1831)

Les négriers nantais lors du retour à la paix en Europe affirment leur vocation d'employeur et de promoteur d'activité industrielle. D'après eux, toute une économie serait frappée par l'interdiction de la traite : les salaires des marins, les métiers de la construction maritime et le développement des manufactures⁵³. Ce discours souligne l'importance des secteurs économiques liés en amont au commerce illégal qui prospère à Nantes à partir de 1815. En effet, la construction navale et le secteur manufacturier, en charge de produire les bien échangés contre des captifs en Afrique, sont des éléments cruciaux connectant Nantes à d'autres régions de l'Atlantique.

A. Nantes compte sur la Norvège, La Corogne compte sur Nantes : construction navale et Europe négrière (1815-1831)

Le nouvel essor de la traite nantaise compte sur le travail des travailleurs des chantiers et des matériaux en provenance de l'Europe du Nord. Grâce au développement de la construction navale à Nantes, la ville a pu se lancer dans le trafic vers Cuba. Dans cette entreprise, elle participe en faisant construire des navires non seulement pour des

⁵³ DAGET, Serge, « Armateurs nantais et trafic négrier illégal : une histoire sans petite boîte verte », *Enquêtes et documents*, 1987, Centre de Recherches sur l'histoire du monde atlantique, tome XIII, Nantes, p. 71.

négociants nantais mais aussi pour des négociants d'autres places voulant armer à la traite vers la colonie espagnole.

1) La reprise du trafic et le travail lié à la reconstruction du chantier nantais

À la suite des guerres napoléoniennes, le secteur maritime nantais voit dans la reprise du trafic négrier une manière de restructurer le commerce et l'activité portuaire⁵⁴. Parmi les ports français, il est celui qui démontre un intérêt économique à la traite le plus persistant⁵⁵. Cependant, en 1815, la marine est ruinée et son budget très limité par un gouvernement qui ne montre aucun intérêt particulier pour l'institution⁵⁶. En 1816, la marine française privée compte 14 412 bâtiments, totalisant 435 000 tonneaux. En comparaison, en 1825, ces chiffres s'élèvent à 24 125 et 677 138⁵⁷. Après cinq mois de Restauration, les armateurs nantais entreprennent une campagne de pétitions auprès des autorités gouvernementales pour défendre la reprise de la traite négrière⁵⁸. Encore fortement liés au négoce antillais par l'intermédiaire des contacts sur place, y compris à Cuba, les armateurs justifient le retour de la traite par des impératifs économiques⁵⁹. Les relations commerciales maintenues avec les Antilles et l'intérêt des négociants à poursuivre la traite et le commerce en denrées coloniales avec les marchés antillais expliquent pourquoi le trafic nantais reprend aussi vite en 1815, même s'il ne dispose pas d'une flotte marchande comparable à celle d'avant 1792⁶⁰. Au retour de la paix, l'activité industrielle des ports est à l'image de leur trafic. Parmi les secteurs le plus touchés, se trouve celui de la construction navale⁶¹. Afin de relancer le trafic maritime, il est indispensable d'assurer au secteur négrier son principal moyen d'action, le navire. La construction navale mobilise l'ensemble des chaînes productives et commerciales pour l'approvisionnement et la production des matériaux, ainsi que le travail des ouvriers des

⁵⁴ *Ibid*, p. 73.

⁵⁵ FORREST, Alan, *The Death of the French Atlantic : Trade, War, and Slavery in the Age of Abolition*, Oxford, Oxford University Press, 2020, p. 257.

⁵⁶ MONAQUE, Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, Paris, Perrin, 2016, p. 269.

⁵⁷ DAGET, Serge « L'investissement dans la construction navale privée durant la Restauration », *Enquêtes et documents*, 1984, tome VIII, p. 11.

⁵⁸ DAGET, Serge, *La France et l'abolition de la traite des Noirs de 1814 à 1831*, Thèse de doctorat de troisième cycle, Université de Paris, 1969, p. 22.

⁵⁹ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIIIe siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994, p. 320, 339.

⁶⁰ Le préfet de Loire-Inférieure écrit le 12 août 1815, « Quoique le cours des affaires ne soit pas prospère, on y remarque plus d'activité que dans le mois précédent ». PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Nantes au temps de la traite des Noirs*, Paris, Fayard, 2014, p. 181.

⁶¹ MARNOT, Bruno, *Grands ports du commerce français et la mondialisation du XIXe siècle*, Paris, Sorbonne Université Presses, 2011, p. 420.

chantiers de Nantes, eux aussi impliqués dans la traite⁶². Selon l'abolitionniste parisien Auguste de Staël, qui se rend à Nantes en 1825,

Plus le trafic des Noirs a pris d'extension, plus les armateurs ont cherché à accroître le nombre de leurs complices. Aujourd'hui, la plupart des ouvriers qu'ils emploient, le voilier, le cordier, le poulie, le forgeron, sont, en quelque sorte, contraints de prendre en paiement d'une partie de ce qui leur est dû des actions dans la Traite. Ces actions ne sont en général que de 1 000 F, afin d'être à la portée des plus modiques fortunes⁶³.

Derrière la construction du principal bien capital d'un négrier se dissimulent des chaînes de production et de commerce. Tout un ensemble d'activités économiques rend possible la construction des navires où s'entassent des centaines de captifs achetés sur la côte africaine. Ainsi, il ne faut pas envisager le navire comme un moyen de transport donné mais comme un bien capital, résultat d'un travail accumulé⁶⁴. Au-delà du travail employé pour la construction d'un navire, les matières nécessaires à sa construction sont des marchandises qui ont leur histoire et leurs origines. Ce constat nous invite à comprendre la reconstruction du secteur maritime nantais à la lumière de ses connexions avec d'autres espaces de l'Atlantique, particulièrement l'Europe du Nord.

2) Les forêts scandinaves alimentent les chantiers de la capitale négrière de France

Tout commence par le bois, qui constitue l'ossature de la flotte négrière nantaise et provient principalement de Norvège. Le 8 juin 1825 les négociants Guérin & Doudet & Cie vendent sur la place nantaise des dizaines de milliers de planches et madriers issus des cargaisons norvégiennes venant des villes de Frédérickshold (actuelle Halden) et de Khristiansand⁶⁵. Parmi les acheteurs se trouvent Adolphe Caillé et Leray, impliqués dans la traite vers Cuba⁶⁶. Pareillement, le 13 mai 1822, le brick norvégien *Saint-Basilus*

⁶² RENAULT François, DAGET, Serge, *Les traites négrières en Afrique*, Paris, Karthala, 1992, p. 86. « [...] du bûcheron au charpentier, en passant par les charroyeurs et tous les artisans et compagnons travaillant à la construction ou à l'armement, producteurs de lin et de voiles, de chanvre et de câbles, importateurs ou fabricants de fers, forgerons de fers à esclaves, tous sont intéressés à la traite. Ainsi que les paysans producteurs et fournisseurs de nourriture pour l'avitaillement des navires [...] ».

⁶³ DE STAËL-HOLSTEIN, Auguste-Louis, *Société de la morale chrétienne. Comité pour l'abolition de la traite des noirs*, Paris, Hachette Livre Bnf, (1826), 2012, p. 8.

⁶⁴ BRAUDEL, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVIe-XVIIIe siècle. Tome 2 : Les jeux de l'échange*, Paris, Armand Colin (1979), 1986, p. 207.

⁶⁵ ADLA, Tribunal de Commerce, 21 U 134. La famille Guérin est concernée dans l'expédition de l'*Adèle* puisque « Guérin Aîné » est l'armateur du navire responsable du débarquement de 209 captifs à La Havane en 1792. ID voyage : 33310. slavevoyages.org/voyage/database. Louis Guérin Doudet, est un des deux armateurs ayant été frappés deux fois avant 1827, un cas atypique. DAGET, Serge, « Armateurs nantais et trafic négrier illégal : une histoire sans petite boîte verte », *Enquêtes et documents*, 1987, Centre de Recherches sur l'histoire du monde atlantique, tome XIII, Nantes, p. 95. Il figure parmi les actionnaires de la banque d'escompte de Nantes en 1830, avec d'autres négriers. ADLA, 21 U 145.

⁶⁶ Commissionnaire, Caillé reçoit toutes espèces de marchandises, mais surtout les produits de pêche, avant de commencer à participer à la traite en tant que consignataire dans les années 1820. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIIIe siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat,

venant de Trondheim arrive à Nantes chargé de cuivre et de bois, de même que le koff oldenbourgeois *Neptunus* venant d'Ondsoon chargé de bois. Le deuxième navire est à l'adresse de Haëntjens frères, armateurs du *Pilote*, négrier ayant débarqué 335 captifs à Trinité de Cuba en 1821⁶⁷. Lorsque ce n'est pas du bois norvégien, il s'agit de bois suédois. En 1825, les frères Coquebert, propriétaires du navire *Jeune Louis*, qui avaient pratiqué la traite à La Havane, vendent des planches et des soliveaux en provenance de Suède⁶⁸. Le dicton populaire du XVIIe siècle « Amsterdam compte sur la Norvège » souligne l'importance du bois norvégien pour la principale puissance maritime de l'époque, incapable de maintenir sa flotte sans cette marchandise⁶⁹. Cela montre la persistance de l'importance du bois norvégien en Europe occidentale : la matière est essentielle à la survie de l'armement illégal nantais. Les exportations en bois vers la Grande-Bretagne, et après 1820 de plus en plus vers la France, répondent à une demande stable et croissante pour le pays scandinave⁷⁰. À Nantes, une bonne partie de ce bois est destinée à la construction de bâtiments neufs dédiés au trafic. Les constructeurs emploient aussi du fer. À Nantes, dès 1818, les fers étrangers sont plus compétitifs que les fers français. De manière générale, le nord de la France consomme étranger parce que l'industrie métallurgique la mieux développée, celle du sud, est trop éloignée pour que les achats soient rentables⁷¹. La plupart des fers, bruts ou transformés, viennent de Suède et d'Angleterre. La technique du doublage et du chevillage des navires en cuivre se généralise lentement. Le cuivre trouvé sur la place nantaise est français même si, nous l'avons vu, le cuivre norvégien arrive à Nantes en 1822. En revanche, les chanvres, utilisés pour les cordages et voiles des navires, sont de provenance étrangère. Encore une fois, les pays qui se disputent le marché nantais se trouvent en Europe du Nord : le chanvre importé à Nantes vient de Russie, de Riga, de Pologne, d'Hambourg, raison pour

Université Rennes 2, 1994, p. 319. En 1820, les Caillé deviennent consignataires du négrier la *Cérès*, négrier condamné pour traite à la Havane. DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 116. Dans la source, marqué « sieur Leray ». Nous savons qu'un Leray a été capitaine de deux expéditions négrières vers Cuba en 1821 et 1822, les deux sous le commandement du navire l'*Espoir* (ID 34312 et 34225). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

⁶⁷ ADLA, *Feuille commerciale de Nantes*, 13/05/1822. Sur le *Pilote*, ID 34264.

⁶⁸ ADLA, 21 U 134. Sur le *Jeune Louis*, ID 452.

⁶⁹ Traduction personnelle de « *Amsterdam is Standing on Norway* ». W. MOORE, Jason, « 'Amsterdam is Standing on Norway' Part I: The Alchemy of Capital, Empire and Nature in the Diaspora of Silver, 1545–1648 », *Journal of Agrarian Change*, 2010, vol. 10, p. 33-68.

⁷⁰ HOVLAND, Edgar, W. NORDVIK, Helge, TVEITE, Stein, « Proto-industrialisation in Norway, 1750-1850 : fact or fiction ? », *Scandinavian Economic History Review*, 1982, vol. 30, p. 48.

⁷¹ DAGET, Serge « L'investissement dans la construction navale privée durant la Restauration », *Enquêtes et documents*, 1984, tome VIII, p. 17.

laquelle les chanvriers bretons déclinent. Le goudron, utilisé pour la protection du bois utilisé dans la construction des navires, vient de France, mais aussi de Suède et de Russie, origines privilégiées par les Nantais⁷². L'intégration du marché nantais aux ports d'exportations de la mer Baltique assure donc l'essentiel de l'approvisionnement. L'arrivée des matériaux répondent à une demande particulière des constructeurs nantais.

3) La reprise du trafic repose sur des petits navires, adaptés au commerce illégal

À Nantes et Lorient, la priorité est donnée à la construction de moyens et petits navires : les constructeurs investissent trois fois plus dans la catégorie de bricks légers et des goëlettes. Le tonnage moyen des navires spécifiquement employés dans le trafic illégal nantais vers Cuba est de 149 tonneaux⁷³. En comparaison, le tonnage moyen des négriers français entre 1571 et 1792 était de 248 tonneaux⁷⁴. L'écrivain espagnol Pío Baroja témoigne de cette réalité dans ses récits sur les Basques dans la mer :

Dans le premier tiers du XIXe siècle sortaient de La Havane, dans peu de temps, 30 négriers sous pavillon français [...] ces bateaux étaient des petites barques, des goëlettes et des bricks. Très peu dépassent les 200 tonneaux, et certains transportent plus de 300 captifs, qui, naturellement, s'entassaient en groupes d'hommes, femmes et enfants⁷⁵.

La réduction de la taille moyenne des navires nantais employés pour le trafic illégal est idéale pour échapper aux croiseurs de répression en haute mer⁷⁶. Grâce à ce type de navire, Nantes donne un nouvel essor à l'activité maritime. En 1822, on compte 21 901 bâtiments contre 14 412 en 1816. Cela témoigne de la capacité de Nantes de se positionner en tant que port maritime de première importance en France, malgré les années de guerre qui ont durement touché la marine marchande. Le port, historiquement lié à l'activité négrière, jouit également d'une réputation européenne en tant que spécialiste dans ce domaine. C'est une des raisons pour lesquelles le port de La Corogne, en Galice, a porté son attention sur Nantes comme lieu de construction navale pour ses expéditions négrières vers Cuba⁷⁷.

⁷² *Ibid*, p. 18.

⁷³ Calcul fait à partir de 85 expéditions entre 1817 et 1831. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

⁷⁴ Calcul fait à partir de 3 369 expéditions négrières sous pavillon français dans la période. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

⁷⁵ FRANCO, José Luciano, *Comercio clandestino de esclavos*, La Havane, Editorial de Ciencias Sociales, 1985, p. 198-199.

⁷⁶ MAUGAT, Émile, « La traite clandestine à Nantes au XIXe siècle », *Société archéologique et historique Nantes et Loire-Inférieure*, 1954, XCIII, p. 167.

⁷⁷ À la fin du XVIIIe siècle, la ville portuaire de La Corogne a bénéficié de l'effondrement du monopole de Cadix sur le commerce intra-impérial. Par conséquent, les marchands de la ville ont pu accéder à certains marchés qui étaient auparavant sous le contrôle de Cadix. La Corogne est le seul port de Galice à avoir une intégration de l'économie régionale dans le marché mondial, en particulier le marché américain, au XIXe siècle. MARNOT, Bruno, FERNÁNDEZ, Alexandre, *Les ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à*

4) Les navires nantais propulsent la traite corognoise vers Cuba

Le dépouillement des études notariales de Varsavaux conservées à Nantes a fait surgir une réalité jusqu'alors peu connue : au-delà d'armer des expéditions négrières vers Cuba, les négriers nantais participent au trafic vers la colonie d'espagnole par d'autres moyens. En témoigne la participation nantaise dans le décollage du secteur négrier de La Corogne. Le 4 juin 1816, le ministre de la Marine adresse une communication au commissionnaire général de la Marine du port de Nantes pour l'informer d'une pétition de M. Ducoudray-Bourgault demandant l'autorisation de construire un brick en commission pour le compte de M. Francisco Barrié de La Corogne. Le 19 septembre, le navire *Don Juan* est prêt à être expédié. Ducoudray-Bourgault propose à l'administration des douanes d'acquitter les droits espagnols⁷⁸. Rien d'exceptionnel, si ce n'est que Ducoudray-Bourgault est l'un des principaux armateurs engagés dans le trafic illégal vers Cuba, ayant armé quatre expéditions⁷⁹. En confrontant cette source au travail réalisé par l'historien Luis Alonso-Álvarez à partir des archives de La Corogne, est révélée la collaboration entre le négociant espagnol et français dans l'essor du trafic depuis le port galicien vers Cuba. La traite négrière depuis la Galice apparaît comme une alternative à la crise profonde que traversait le commerce colonial après l'établissement du commerce direct des Européens avec les possessions d'Amérique depuis 1797⁸⁰. En 1816, les premières expéditions partent du port de La Corogne vers Cuba. C'est un trafic méconnu : malgré la relative exhaustivité de la base de données *slavevoyages*, seulement deux voyages partant de La Corogne vers Cuba ont été répertoriés, alors que L. Alonso-Álvarez, en recense 77 entre 1816 et 1820⁸¹. Cette traite a comme principal acteur Juan Francisco Barrié, l'armateur ayant participé au

La Corogne (XVe – XXIe siècle), Paris, Sorbonne Université Presses, 2013, p. 125. Entre 1830 et 1850, le commerce avec Cuba représente plus du 70% du trafic du port de La Corogne. Ces échanges concernent principalement le cacao, le tabac, le sucre et le cuir, ainsi que la production industrielle destinée à Cuba, incluant des produits tels que les tissus, les farines et l'armement. DE DIEGO GONZÁLEZ, Pedro Alfonso, « Les villes portuaires du Nord de l'Espagne d'après la correspondance des consuls de France (1750-1850) » dans SAUPIN, Guy (dir.), *Les villes atlantiques européennes : une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*, Rennes, Presses Universitaires Rennes, 2019, p. 81.

⁷⁸ ADLA, étude notariale de César Marie François Varsavaux, 4 E 12/895.

⁷⁹ La *Charlotte* (Nantes-Afrique-La Havane, ID 34082) en 1819. Deux voyages avec le même itinéraire avec *L'Irène* (Nantes-Bonny-La Havane, ID 34100 pour celle de 1820 et ID 341 pour celle de 1822). Un deuxième voyage avec la *Charlotte*, mais en 1821 (ID 34147) vers Trinité de Cuba. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Trois membres de la famille Ducoudray-Bourgault, dont Guillaume Henri Fidèle, l'armateur en question, ont reçu une somme de 5 046 F comme indemnisation (donné par l'État) en 1825 du fait d'être des héritiers d'une propriété à Saint-Domingue. <https://esclavage-indemnités.fr/public/Recherche/>

⁸⁰ ALONSO-ÁLVAREZ, Luis, *Comercio colonial y crisis del Antiguo régimen en Galicia (1778-1818)*, Saint-Jacques-de-Compostelle, Xunta de Galicia (Consellería da Presidencia), 1986, p. 225.

⁸¹ PIQUERAS, José Antonio, *Negreros : españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas*, Madrid, Catarata, 2021, p. 160.

plus grand nombre d'expéditions négrières de l'histoire de La Corogne.⁸² Juan Francisco Barrié est un marchand français qui quitta la France à la suite de la Révolution. En 1794, il s'installe à La Corogne et se consacre au commerce avec l'Amérique. Il décide de consacrer ses navires à la traite car certaines expéditions dirigées vers la côte de Guinée en vue de transporter des Noirs à La Havane avaient donné de bons résultats⁸³. Le fait le plus remarquable de l'intégration de la ville galicienne dans les réseaux négriers spécialisés sur le marché cubain est que les navires ayant permis l'essor de La Corogne en tant que port de traite en 1816 sont construits à l'étranger⁸⁴. Nantes, dans ce contexte, se trouve être le port de prédilection du principal armateur négrier de la Corogne, Barrié. Les navires *San Francisco*, *San Pedro*, *San Juan* (*Don Juan* sur notre source), *La Herculina*, *La Mariquita*, tous propriété de Barrié, sont construits à Nantes, soit un investissement de deux millions de reales⁸⁵. Ces navires effectuent 16 expéditions négrières entre La Corogne, la côte d'Afrique et La Havane entre 1816 et 1820⁸⁶. Nantes devient ainsi le principal chantier naval de construction des navires négriers de Barrié. En 1816, l'un des principaux négociants de Nantes, directement impliqué dans le trafic nantais vers Cuba, s'associe avec Barrié pour faire construire les navires qui permirent le lancement d'une nouvelle route négrière vers Cuba depuis La Corogne. L'hypothèse que je propose est que ces liens d'affaires entre négociants nantais et corognais se sont établis grâce aux escales effectuées par les navires négriers nantais, au tout début de la traite illégale, dans le but d'acquérir une fausse nationalité espagnole dans la ville, puisque que la traite était encore légale en Espagne. L'hypothèse s'appuie sur les informations fournies par les agents consulaires et les abolitionnistes en 1815, qui ont informé Londres des navires négriers partant de Nantes, Bordeaux et Morlaix et faisant escale à La Corogne, adoptant ainsi la stratégie de contournement de la loi abolitionniste française⁸⁷. Reste à comprendre le choix de Nantes comme lieu privilégié de construction des navires.

⁸² ALONSO-ÁLVAREZ, Luis, *Comércio colonial y crisis del Antiguo régimen en Galicia (1778-1818)*, Saint-Jacques-de-Compostelle, Xunta de Galicia (Consellería da Presidencia), 1986, p. 225.

⁸³ PIQUERAS, José Antonio, *Negreros : españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas*, Madrid, Catarata, 2021, p. 159.

⁸⁴ ALONSO-ÁLVAREZ, Luis, *Comércio colonial y crisis del Antiguo régimen en Galicia (1778-1818)*, Saint-Jacques-de-Compostelle, Xunta de Galicia (Consellería da Presidencia), 1986, p. 228. Les autres navires étaient soit états-uniens soit anglais.

⁸⁵ PIQUERAS, José Antonio, *Negreros : españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas*, Madrid, Catarata, 2021, p. 160.

⁸⁶ ALONSO-ÁLVAREZ, Luis, *Comércio colonial y crisis del Antiguo régimen en Galicia (1778-1818)*, Saint-Jacques-de-Compostelle, Xunta de Galicia (Consellería da Presidencia), 1986, p. 232.

⁸⁷ KIELSTRA, Paul Michael, *The Politics of Slave Trade Suppression in Britain and in France, 1814-1848. Diplomacy, Morality and Economics*, Basingstoke et New York, Palgrave Macmillan, 2000, p. 61.

L'explication repose sur le fait que La Corogne était une ville manquant d'expérience et d'infrastructures pour se lancer dans le commerce négrier. Or la construction de navires adaptés à la traite nécessitait un ensemble de connaissances et, surtout, une intégration dans des réseaux marchands capables de fournir les matériaux. À Nantes, le milieu négociant savait parfaitement comment répondre aux besoins de la traite : avec un siècle de tradition négrière, la ville est une des plus expérimentées en termes d'armement négrier en Europe. En résumé, la construction navale nantaise destinée à la traite témoigne de deux phénomènes révélateurs de l'intégration d'autres espaces de l'Europe dans le trafic nantais vers Cuba. Le premier objectif a été de mettre en évidence dans quelle mesure Nantes dépendait largement de ressources provenant de régions qui, à première vue n'étaient pas associées à la traite, mais qui contribuaient néanmoins au succès de la reprise d'un trafic négrier sous le signe de l'illégalité après 1815. Le second objectif a été de démontrer comment Nantes s'articule avec d'autres ports ayant armé des expéditions négrières vers Cuba pour souligner l'impact qu'un secteur négrier local peut avoir sur les dynamiques d'un commerce de plus en plus transnational à l'époque du second esclavage. Il s'agit maintenant de montrer à quel point l'intégration d'autres espaces participe au financement direct des expéditions nantaises par le biais des marchandises de traite.

B. Le prix d'un captif africain : quelques mètres de coton transformé (1815-1831)

La traite demande et consomme des marchandises, et c'est la part la plus élevée de la mise-hors (préparation avant le départ d'un navire)⁸⁸. Les transactions, achats et mouvements de certains produits à travers les frontières mettent en lumière l'interconnexion économique et la dépendance mutuelle qui peuvent accompagner l'armement illégal nantais⁸⁹. Autrement dit, c'est aussi l'achat de produits étrangers ou en provenance des colonies françaises qui permet Nantes de constituer son principal moyen de paiement des captifs achetés illégalement.

1) Des plantations américaines aux manufactures nantaises

Les textiles jouent un rôle crucial dans la mise-hors représentant souvent la part majeure de la valeur d'une cargaison. Afin d'assurer la production des toiles de coton, les cotonnades, « guinnées bleues » si appréciées par la clientèle africaine, il faut se procurer de la matière première en abondance et bénéficier d'une industrie capable de fabriquer les produits textiles manufacturés. Commençons par l'accès au coton. Le 3 janvier 1822,

⁸⁸ RENAULT François, DAGET, Serge, *Les traites négrières en Afrique*, Paris, Karthala, 1992, p. 87.

⁸⁹ *Ibid*, p. 92.

la presse commerciale nantaise publie les prix courants de denrées coloniales sur la place⁹⁰. Le coton importé à Nantes a des origines diverses. Il peut être en provenance du Brésil (Pernambouc, Minas, Pará et Rio de Janeiro), des États-Unis (Louisiane), de l'Asie (Surate, en Inde, Bengale, Manille), des Antilles britanniques (Tortola, Trinité), espagnoles (Cuba, Porto-Rico) ou françaises (Martinique, Guadeloupe). Suivent Cayenne et Bourbon, deux colonies françaises qui gagnent une nouvelle importance dans le premier tiers du XIXe siècle. Le coton importé à Nantes est mis en circulation par les principaux négociants de la ville qui sont en contact avec les régions coloniales productrices. Les négriers impliqués dans le trafic vers Cuba sont ceux qui commercialisent le coton sur le marché nantais : le coton utilisé pour fabriquer les produits de traite constituent le moyen de paiement pour les achats de captifs, créant ainsi un cycle de profits interconnectés. Jacques François et Richard Chardonneau mettent en vente publiquement des balles de coton venant de Pernambuco (Brésil)⁹¹. Despêcher et Caillé fils aîné consignent des barriques de coton venues de la Martinique⁹². Häentjens frères font vendre du coton en provenance de Cayenne⁹³, tout comme Ferdinand Favre & Cie, principal indienneur de Nantes⁹⁴ et Pierre-Thomas Dennis, le chef de l'armement illégal à Nantes⁹⁵. Une partie du coton importé à Nantes, qui sert à la fabrication des marchandises de traite échangées contre des captifs à destination de Cuba, est directement

⁹⁰ ADLA, *Feuille commerciale de Nantes*, le 3 janvier 1822.

⁹¹ ADLA 21 U 128. Jacques François est responsable de l'armement de l'*Orphée* (Nantes-Madagascar-Santiago de Cuba, ID 2769) en 1825 et de l'*Alcide* (Nantes-Bonny-Santiago de Cuba, ID 34207) en 1822. Richard Chardonneau est, avec son frère, Frédéric, un des principaux armateurs impliqué dans le trafic vers Cuba. Ensemble, ils ont armé huit expéditions vers Cuba entre 1821 et 1826. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Guillaume Henry Fidèle Ducoudray-Bourgault, armateur impliqué dans la traite illégale vers Cuba, donne pouvoir à William Derrin, commis négociant à Nantes, pour récupérer les sommes dues par Vial & Cie de Rio de Janeiro, Ricou de Pernambuco et Dreys de Rio Grande. Les Ducoudray-Bourgault était en contact direct avec les négociants du Brésil. ADLA, 4 E 12/900.

⁹² ADLA, 21 U 141. Despêcher est responsable de l'armement du *Gaston* (Nantes-île du Prince-La Havane, ID 34061) en 1819. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Caillé, mentionné précédemment, est consignataire du *Cérès* (négrier à destination de Cuba en 1820). DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 116.

⁹³ ADLA, 21 U 134. Häentjens frères sont responsables de l'armement du *Pilote* (Nantes-Bonny-Trinité de Cuba, ID 34264) en 1821. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Les Häentjens appartiennent à une famille néerlandaise qui s'installe à Nantes dans la seconde moitié du XVIIIe siècle. Le père des frères Häentjens est représentant d'une maison de commerce à Brême. BOURRIGAUD, René, « Innovations étrangères dans les campagnes nantaises du début du XIXe siècle », *Études rurales*, 1994, n° 134/135, p. 164.

⁹⁴ ADLA, 21 U 151. Ferdinand Favre, au-delà d'être le principal fournisseur de Nantes en marchandises de traite, est aussi directement impliqué dans la consignation des navires de traite à destination de Cuba. Le rapport de mer de la *Bluette* (Nantes-Grand Mensurado-Santiago de Cuba, ID 34418) en 1824 : « a déclaré venir de Saint Yago de Cuba, à la Consignation de Mrs Ferdinand Favre et Cie, chargé comme suit : 125 sacs Café, 134 barrils ditto ; 11 Caisses sucre blond ; 39 caisses Sucre blanc ; 20 Caisses Cigarres ; 4 kilogrammes vanille. » DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 313.

⁹⁵ ADLA, *Feuille commerciale de Nantes*, le 10 décembre 1822, le 25 avril 1826 et le 21 juin 1826.

issue du travail de la main-d'œuvre servile de l'île, transportée par des négriers nantais. Ainsi, la *Constance* décharge à Nantes en 1822 plusieurs produits venus de Santiago de Cuba à la consignation de Louis Massion et fils, armateurs, dont 68 balles de coton à leur requête⁹⁶. La même année, Louis Massion et fils sont responsables de l'armement de deux négriers à destination de Santiago de Cuba, la *Dryade* et la *Félicie*⁹⁷. Haëtjens frères consignent également du coton venant de Cuba, ils reçoivent 428 balles de coton lors du retour de la *Comète*, de Trinité de Cuba⁹⁸. L'analyse des origines et des acheteurs de coton révèle une réalité frappante : les négriers nantais étaient non seulement impliqués dans le trafic illégal vers Cuba, mais ils étaient également les principaux responsables de l'importation et de la mise en vente du produit sur le marché de Nantes. Ce coton provient de diverses régions des Amériques et d'Asie, principalement des régions des Amériques qui connaissent un nouvel essor, grâce à l'exploitation des esclaves, stimulée par la demande des acheteurs comme les Nantais.

2) Le capital suisse contribue à l'essor de l'indiennage nantais

Le coton acheté à Nantes est destiné en partie aux manufactures textiles de la ville⁹⁹. Nantes, dès la fin du XVIIIe siècle, est un grand centre d'indiennage¹⁰⁰. L'industrie textile répond à une demande croissante de l'armement négrier dans les années 1820¹⁰¹. En 1824, les négociants comme Favre et Petitpierre, les plus gros indienneurs, n'hésitent pas à annoncer dans les *Étrennes royales de Nantes et de Loire-Inférieure* qu'ils fournissent des marchandises pour la traite, de même que le distributeur de productions textiles, Cholet. Comme l'observe Serge Daget, « la traite à Nantes si elle n'est une institution, est au moins clairement publique, préparée au su et au vu de tout le monde »¹⁰². Si la production textile prospère y prospère grâce à la traite illégale, c'est parce que le secteur s'articule au capital, aux marchandises et au savoir-faire suisses. L'un des principaux indienneurs,

⁹⁶ ADLA, *Feuille commerciale de Nantes*, le 20 novembre 1822.

⁹⁷ *Dryade* (ID 34306) et *Félicie* (ID 34313). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Les Massion possèdent, en outre, une filature de lin en 1828. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIIIe siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994, p. 414.

⁹⁸ ADLA, *Feuille commerciale de Nantes*, le 21 février 1823.

⁹⁹ En 1827, on dénombrait 15 filatures de coton à Nantes. FIÉRAIN, Jacques, « Croissance et mutation de l'économie (1802-1914) » dans BOIS, Paul (dir.), *Histoire de Nantes*, Toulouse, Privat, 1977, p. 329.

¹⁰⁰ GUICHETEAU, Samuel, « Les travailleurs du coton à Nantes. L'industrialisation d'une ville atlantique, 1760-1840 » dans SAUPIN, Guy (dir.), *Les villes atlantiques européennes : une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*, Rennes, Presses Universitaires Rennes, 2019, p. 219.

¹⁰¹ L'interdépendance entre les indiennes nantaises et la traite est frappante. Lors de la révolution haïtienne, les patrons et les ouvriers des indiennes pressent le roi de réprimer l'insurrection des esclaves. GUICHETEAU, Samuel, « Les travailleurs du coton à Nantes. *Ibid.*, p. 227.

¹⁰² DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 301.

et consignataires d'expéditions négrières vers Cuba, Favre, est originaire de Suisse. Ferdinand Favre est né à Couvet en 1779 et s'installe en France en 1789¹⁰³. La participation de Bourcard Fils & Cie est encore plus importante. À Bâle, la firme Christoph Burckardt & Cie fabrique, entre autres, des toiles imprimées et des indiennes. À Nantes, à la fin du XVIIIe siècle, Christoph Buckardt junior fonde la filiale Bourcard Fils & Cie qui écoule la production bâloise et investit des capitaux dans le commerce maritime¹⁰⁴. La filiale finance des expéditions négrières, comme celle du *Cultivateur*, en 1817¹⁰⁵. C'est une pratique courante chez les Bourcard. En tant qu'indienneurs à Bâle, trois générations se sont succédé sur un siècle. Christoph Burckardt, qui dirige la deuxième génération, étend son activité à l'étranger avec l'aide de ses fils, dont un Christophe junior qui s'établit à Nantes, où Benoît Bourcard, parent et indienneur, avait déjà établi des liens avec les négociants locaux. Buckardt exporte des textiles de traite depuis la Suisse en échange de participations dans des armements¹⁰⁶. Si le textile nantais parvient à s'assurer une bonne part de marché dans les années 1820, la pénétration du textile suisse à Nantes est un héritage des années révolutionnaires. Dans cette période, l'indiennage nantais, ruiné, se trouve incapable de concurrencer les manufactures anglaises et suisses.¹⁰⁷

3) Londres abolitionniste et Nantes négrière liées par le capital

Le textile vendu par les Anglais est aussi présent sur la place nantaise. Le voyage du *Cultivateur* (Nantes-Afrique-Martinique) en 1817, même s'il n'a pas comme destination finale Cuba, peut servir pour étudier la provenance des marchandises de cargaison. Les comptes de ce navire mentionnent « guinée bleue, chasselas, nicanais, bajutapeaux, romals, byrampaux, le tout de l'Inde et achetés en Angleterre, et une partie de bonnets de

¹⁰³ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIIIe siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994, p. 476.

¹⁰⁴ SAUGERA, Éric, « Une expédition négrière nantaise sous la Restauration : les comptes du *Cultivateur*, 1814-1818 », *Enquêtes et documents*, 1989, n° 16, p. 9.

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 12.

¹⁰⁷ GUICHETEAU, Samuel, « Les travailleurs du coton à Nantes. L'industrialisation d'une ville atlantique, 1760-1840 » dans SAUPIN, Guy (dir.), *Les villes atlantiques européennes : une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*, Rennes, Presses Universitaires Rennes, 2019, p. 227. Au début de la Restauration, les manufacturiers anglais pouvaient pratiquer des prix compétitifs en raison d'avantages fiscaux accordés par leur gouvernement et de primes perçues sur les marchandises manufacturées à destination de la France. Les indienneurs nantais avaient vu à l'inverse leur nombre diminuer à mesure que leurs charges augmentaient. SAUGERA, Éric, « Une expédition négrière nantaise sous la Restauration : les comptes du *Cultivateur*, 1814-1818 », *Enquêtes et documents*, 1989, n° 16, p. 24.

laine (38 000 F) »¹⁰⁸. Les Nantais achètent aussi du textile indien, notamment par l'intermédiaire des Anglais. En 1827, Edouard Bouché le Jeune, armateur nantais du négrier *Télémaque* à destination de Santiago de Cuba deux ans avant, achète 160 pièces des 240 pièces de toile « guinées bleues » en provenance d'Inde¹⁰⁹. Le rôle de l'Angleterre, que ce soit en vendant directement ses textiles ou reexportant les textiles indiens, est notable. En 1815, les textiles de traite sont surtout des cotons imprimés, autrefois importés des Indes orientales puis contrefaits par les manufacturiers européens. Ils proviennent un peu plus du tiers de diverses maisons nantaises, les deux autres de l'Angleterre¹¹⁰. Les Anglais fournissent à Nantes également des armes, deuxième principal type de marchandise de traite avec les munitions. Parmi les armes les plus courantes, il y a le fusil, dont l'origine est rarement connue. Ils font partie de presque toutes les cargaisons et viennent probablement du nord-ouest européen. Dans la cargaison des *Deux Nantais*, 400 fusils sont embarqués et dans celle de la *Bonne Amélie*, 300¹¹¹. Les négriers les gardaient parfois dans leurs magasins. Bournichon Père et fils font connaître leur dépôt de fusils et de couteaux pour la traite dans la *Feuille commerciale de Nantes*¹¹². En 1831, Pierre-Thomas Dennis possède dans son magasin à Cuba une quantité de fusils d'une valeur de 80 000 F, soit plus de 90 % de valeur totale de marchandises qu'il détient dans les colonies¹¹³. La provenance la plus classique de ce type d'armement est anglaise, alors que les couteaux viennent souvent des Pays-Bas¹¹⁴. En somme, les

¹⁰⁸ SAUGERA, Éric, « Une expédition négrière nantaise sous la Restauration : les comptes du *Cultivateur*, 1814-1818 », *Enquêtes et documents*, 1989, n° 16, p. 19.

¹⁰⁹ ADLA, 21 U 138.

¹¹⁰ SAUGERA, Éric, « Une expédition négrière nantaise sous la Restauration : les comptes du *Cultivateur*, 1814-1818 », *Enquêtes et documents*, 1989, n° 16, p. 23.

¹¹¹ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 160. *Ibid*, p. 320. *Deux Nantais*, Nantes-Sherbro-Santiago de Cuba en 1825 (ID 554). *Bonne Amélie*, Nantes-Afrique-Santiago de Cuba en 1822 (ID 34213). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

¹¹² SAUGERA, Éric, « Une expédition négrière nantaise sous la Restauration : les comptes du *Cultivateur*, 1814-1818 », *Enquêtes et documents*, 1989, n° 16, p. 27. Bournichon Père et Fils arment deux expéditions vers Cuba en 1819 et 1820, les deux avec le navire la *Levrette*. La première (34107) a comme destination Trinité de Cuba, alors que la deuxième (ID 34178) mouille à Nuevittas.

<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

¹¹³ ADLA, 21 U 148. P.-T. Dennis est un des négriers nantais avec des connexions plus claires avec Cuba. Il projette en 1804 de s'établir à La Havane. Il pense y acheter une plantation de café, la mettre en valeur, la revendre avec bénéfice et de s'en retrainer en France. Le projet échoue. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIIIe siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994, p. 264.

¹¹⁴ « Carmichael, Jean-Baptiste Couy et Caillé achètent en 1830 une partie de la cargaison du brick malouin le *Phaëton*, de retour de Rotterdam. En dehors de la traite, on voit mal ce que ces négociants pourraient faire de vieux fusils anglais, de couteaux flamands et de miroirs. La même année, l'*Elisabeth* arrive également de Rotterdam, avec plus de 1 000 vieux fusils anglais ». PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Nantes au temps de la traite des Noirs*, Paris, Fayard, 2014, p. 193. Il est fort possible que Carmichael

marchandises recherchées par les négriers nantais, qu'elles soient brutes, comme le coton, ou finies comme les indiennes ou les fusils, sont d'origines diverses. La capacité de Nantes à armer des expéditions illégales dépasse donc largement le cadre de la ville et de ses alentours. Certaines régions d'Europe, notamment les plus industrialisées, sont impliqués dans la fourniture de ces marchandises¹¹⁵. Au-delà, la matière première à l'origine de la production industrielle nantaise provient d'Asie ou, plus souvent, des régions esclavagistes des Amériques. Dans ce schéma, s'observe la division internationale du travail du premier tiers du XIXe siècle. Le coton, récolté par les mains des esclaves dans les Amériques, est acheté par les négociants - eux-mêmes souvent négriers - qui le transforment sur la place nantaise, donnant naissance à un produit textile qui constitue la cargaison d'un navire destiné à charger des captifs sur la côte africaine. Si le coton n'est pas directement acquis par les négociants nantais, il est vendu sur les marchés les plus industrialisés d'Europe, notamment l'anglais. Grâce à la puissance de l'industrie du pays champion de l'abolitionnisme et à la main-d'œuvre ouvrière paupérisée, les produits textiles anglais sont écoulés à Nantes, où ils servent de monnaie d'échange aux négriers pour obtenir la principale marchandise de la chaîne, l'Africain. Selon David Eltis, le succès de la traite cubaine s'explique aussi par l'accès aux marchandises britanniques. Les négriers cubains bénéficient de marchandises à bas prix et d'un accès abondant au crédit fourni par les Britanniques, ce qui réduit considérablement leurs coûts et augmente ainsi leurs profits¹¹⁶. C'est une des forces de l'argumentation de l'historien : démontrer à quel point le nouvel essor de l'esclavage dans les Amériques reposait sur le pouvoir économique d'une Angleterre industrialisée et... abolitionniste. Si les arguments d'Eltis pour le cas des trafiquants brésiliens et cubains sont bien étayés, que peut-on dire de la pénétration des marchandises britanniques à Nantes, dernier bastion européen de la traite ? Comme nous l'avons vu, celles-ci ont aussi joué un rôle dans le financement de la traite illégale nantaise. À la lumière de l'influence significative des marchandises britanniques, il est crucial d'examiner le poids du capital britannique dans le financement du commerce illicite et, plus largement, d'analyser la complexité des

continue à armer des expéditions négrières même après le déclin de la traite à partir de 1827. Le 12 novembre 1828 il fait vendre publiquement 1 520 dents d'éléphant, 15 dents d'hippopotame, 1 caisse d'écaïlle, le tout venu de la côte d'Afrique. ADLA, 21 U 141.

¹¹⁵ Grâce à l'extension des plantations cotonnières, d'une part, un machinisme encore bien imparfait mais déjà triomphant, d'autre part, le prix des cotonnades avait sensiblement baissé déjà. VIGNOLS, Léon, *Une expédition négrière en 1821 d'après son registre de bord*, Paris, Ernest Leroux, 1928, p. 283

¹¹⁶ ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987, p. 142.

intérêts étrangers et locaux dans l'investissement de la traite, que ce soit à travers la participation dans le secteur de l'armement ou à travers les assurances.

2. Le paysage de l'investissement négrier : réunir les capitaux, transgresser les frontières (1817-1831)

La traite illégale est un jeu de pari. Si les modalités d'investissement négrier changent peu par rapport au siècle précédent, la traite du second esclavage présente deux caractéristiques distinctives : la multiplication des actionnaires et assureurs pour une même expédition. Grâce à ces évolutions, le capital d'origines diverses peut se cacher derrière la société éphémère créée lors de l'armement d'un navire négrier.

A. Diluer le risque, multiplier le profit (1817-1831)

Une caractéristique fondamentale du trafic est la transgression des frontières nationales afin de réunir les capitaux et l'expertise nécessaire et d'échapper aux poursuites. Les nouveaux arrangements financiers répartissent le risque sur plusieurs investisseurs tout en les isolant de la responsabilité pénale¹¹⁷.

1) Derrière le propriétaire du navire, une nébuleuse d'investisseurs

Afin de mieux comprendre comment procède l'investissement, commençons par le témoignage d'un négrier nantais. Il s'agit d'Alexandre Sallier Dupin associé à François Herbert Pradelan, ancien officier de la marine royale, sous la raison sociale « Herbert Sallier »¹¹⁸. Ensemble, ils ont été responsables de l'armement de l'*Astrée* et de la *Légère*, deux bâtiments négriers à destination de Trinité de Cuba¹¹⁹. La description de Sallier Dupin de la manière dont il organise ses expéditions nous conduit à souligner deux phénomènes importants : la dilution du capital investi grâce à la participation de petits actionnaires et la dispersion géographique des investisseurs.

¹¹⁷ LA HAUSSE DE LALOUVIÈRE, Joseph, « A Business Archive of the French Illegal Slave Trade in the Nineteenth Century », *Past and Present*, n° 252 (1), 2021, p. 141.

¹¹⁸Sallier-Dupin s'associe avec un ancien capitaine de navire, François Hebert Pradelan, capitaine de l'*Abeille* (Nantes-Cabinda-La Havane, ID 31368) en 1791. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database> Selon les papiers Sallier Dupin, il se rendait habituellement à Cuba, à la Martinique, à la Guadeloupe, à Baltimore, et revenait en France avec du tabac, du coton, du riz, du sucre et du café. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIIIe siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994, p. 325. Alexandre Sallier-Dupin a reçu 4 987 F d'indemnisation de la part de l'État en tant que spéculateur ou créancier de propriétaires d'esclaves et 500 F en tant qu'héritier d'ancien propriétaire à la Guyane en 1849. <https://esclavage-indemnitees.fr/public/Recherche/>.

¹¹⁹ L'*Astrée* (Nantes-Afrique-Trinité de Cuba, ID 34138) en 1820 et la *Légère* (Nantes-Bonny-Trinité de Cuba, ID 34248) en 1822. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

La construction et l'armement de notre navire le *Jeune-Alexandre*, que nous venons d'expédier pour la côte d'Afrique, m'ont donné beaucoup d'occupations. Depuis cinq heures du matin jusqu'à huit heures et demie du soir, j'étais toujours en courses ou à écrire. Dieu merci ! Il est dehors depuis le 13 de ce mois. Tu vas me croire un milord en voyant que j'ai fait dans le courant de l'année deux armements assez majeurs. Il est sûr que si j'avais la moitié de la mise-dehors de ces navires, j'aurais une honnête fortune, mais cela n'est pas cela du tout. Voici comment mon associé et moi nous faisons. Nous avons le projet de faire un armement. Nous commençons par faire un aperçu de ce que coûtera le navire, la cargaison, etc., et puis le résultat des bénéfices que l'on peut faire. Nous trouvons des amis ; les uns prennent un intérêt de 10 000 F, d'autres 5 000 F, et quelques autres beaucoup moins. Nous avons le soin de ne réserver qu'un intérêt peu fort pour nous, et notre intérêt s'augmente par la commission que nous avons sur l'armement. Chaque fois que le navire part ou arrive, nous avons toujours notre commission. Jusqu'ici, je n'ai encore rien gagné, si ce n'est la commission sur les armements. Je n'ai fait que déboursier, mais j'espère que la première quinzaine du mois prochain notre navire la Ville-de-Nantes arrivera, et alors je commencerai à avoir des rentrées. Celui que nous venons d'expédier pour la côte d'Afrique nous produira 150 %, si nous avons le bonheur qu'il puisse passer. Son voyage sera de six mois, le plus. J'ai dans le moment la satisfaction de voir que notre maison prend beaucoup dans la confiance des négociants de notre place, et même dans nos colonies. Il y en a un à la Martinique qui a pris un sixième de notre dernier armement ; aussi je ne néglige rien pour nous conserver des amis qui ont daigné nous confier leurs intérêts¹²⁰.

Bien qu'Alexandre Sallier-Dupin soit à l'initiative de l'armement, il n'est pas le seul investisseur de cette expédition. Il trouve des partenaires qui achètent des parts à des montants variés. Certains prennent des intérêts très inférieurs à 5 000 F. Cela indique que l'investissement de l'expédition est très dilué. Dès le Moyen Âge, le navire est un capital qui se vend par actions et se partage entre plusieurs propriétaires¹²¹. Jusqu'ici, rien de nouveau. Néanmoins, tout indique que la traite illégale provoque une dilution encore plus prononcée des risques par la multiplication des petits actionnaires qui peuvent bénéficier des profits de l'activité illégale sans crainte d'être poursuivis. Auguste de Staël en témoigne lorsqu'il se rend à Nantes en 1825 : « Plus le trafic des Noirs a pris d'extension,

¹²⁰ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Nantes au temps de la traite des Noirs*, Paris, Fayard, 2014, p. 197. Il s'agit d'une description qui se rapproche beaucoup du modèle d'investissement de la traite cubaine. « En 1835, le consul Tolmé alla même plus loin en déclarant que "beaucoup, peut-être la majorité des parties" investissant dans des entreprises de traite étaient des "actionnaires". Il continua ensuite à décrire une opération de traite courante : Un armateur habile bien connu dans le trafic s'unit avec deux ou trois amis pour commencer une expédition, un navire est acheté, sa cargaison est préparée, pendant ce temps le nombre des intéressés augmente et enfin, quand tout est prêt, il peut y avoir jusqu'à vingt partenaires, certains ayant des parts de huit ou dix mille dollars et d'autres de seulement mille dollars ». BARCIA, Manuel, KESIDOU, Effie, « Innovation and entrepreneurship as strategies for success among Cuban-based firms in the last years of the transatlantic slave trade », *Business History*, 2018, vol. 60, p. 10. La principale caractéristique de la traite cubaine était que chaque expédition fonctionnait comme une entreprise indépendante, où la figure principale était, sans aucun doute, le propriétaire du navire, qui était très souvent le principal investisseur. Il organisait les expéditions, cherchait des partenaires financiers et établissait généralement les contacts entre le capitaine, la factorerie en Afrique et la personne ou les personnes qui recevraient l'envoi à Cuba. SANJUAN-MARROQUIN, José Miguel, RODRIGO Y ALHARILLA, Martín Rodrigo, « 'No commercial activity leaves greater benefit': The profitability of the Cuban-based slave trade during the first half of the nineteenth century », *The Economic History Review*, 2024, vol. 77, p. 275.

¹²¹ BRAUDEL, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVIe-XVIIIe siècle. Tome 2 : Les jeux de l'échange*, Paris, Armand Colin, (1979) 1986, p. 211.

plus les armateurs ont cherché à accroître le nombre de leurs complices [...] Ces actions ne sont en général que de 1 000 F, afin d'être à la portée des plus modiques fortunes¹²² ». Cette nouvelle tendance du trafic impose des difficultés à l'historien : des documents tels que les comptes d'une expédition ou une police d'assurance, qui explicitent la nébuleuse d'actionnaires participant au trafic, sont rarement retrouvés. Beaucoup plus souvent, on connaît le propriétaire du navire, qui est, certes, un des armateurs. Ce sont les individus qu'on connaît les mieux identifiés puisque que leur nom est sur le rôle d'armement déposé publiquement. Néanmoins, il ne faut jamais oublier que ce n'est que la pointe de l'iceberg car plusieurs noms se cachent derrière le propriétaire du navire. Lors d'un jugement arbitral entre Favre Petit-Pierre et Jacques François frères en juillet 1833, il est précisé que Jacques François frères, armateurs de l'*Alcide* en 1822, doivent encore rembourser une partie des sommes dues aux premiers du fait des intérêts pris dans cette expédition à destination de Santiago de Cuba¹²³. Si le jugement n'avait pas eu lieu, nous n'aurions jamais su que Favre Petit-Pierre, indienneur de la ville de Nantes, avait pris des intérêts de ce voyage (sauf si nous avons eu accès aux comptes d'armement ou désarmement, ce qui relève de la documentation privée, d'accès difficile ou inexistante). Nous avons également trouvé une expédition de 1828 soupçonnable de traite où Favre Petit-Pierre est intéressé à un quart alors que l'armateur s'appelle Ernest¹²⁴. L'itinéraire est classique : le navire la *Légère* était expédié pour faire du commerce à la « côte d'Afrique », puis des échanges commerciaux s'effectuent à Mayaguez, Porto Rico. Dans les colonies, le navire aurait été vendu¹²⁵. Ensuite, désarmement à Anvers, un port couramment utilisé pour le désarmement après que la surveillance du port de Nantes a été renforcée à partir de 1826. Comment aurions-nous su que Favre Petit-Pierre était impliqué dans l'expédition sans litige commercial ?

2) Négriers de tous les pays, unissez-vous

Un deuxième aspect à souligner dans le témoignage de l'armateur Sallier-Dupin est qu'il affirme avoir un des actionnaires, à la Martinique, qui aurait pris 1/6 du dernier

¹²² DE STAËL-HOLSTEIN, Auguste-Louis, *Société de la morale chrétienne. Comité pour l'abolition de la traite des noirs*, Paris, Hachette Livre Bnf, (1826), 2012, p. 8.

¹²³ ADLA, 21 U 152. Le jugement ne fait pas mention de traite, évidemment. Néanmoins, la date, l'armateur impliqué et la destination correspondent bien à l'expédition négrière de l'*Alcide*, répertoriée (ID 34207). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

¹²⁴ ADLA, 21 U 148. L'expédition n'est mentionnée ni dans le répertoire de S. Daget ni ailleurs. En revanche, vu l'itinéraire typique, impliquant le commerce en Afrique, puis une destination esclavagiste des Caraïbes, le désarmement dans un port très fréquenté par des trafiquants nantais et la réputation des personnes impliquées, nous trouvons cette expédition soupçonnable de traite.

¹²⁵ Les négriers opèrent souvent des fausses ventes dans les colonies comme forme de dissimuler la nature illégale de leur expédition. Nous en parlerons plus loin.

armement¹²⁶. Quels autres acteurs auraient pu avoir participé à ce trafic à travers l'achat de parts d'armement ? Il s'agit d'une manière assez facile de tirer profit d'une traite illégale sans devoir être en présence à Nantes. L'hypothèse est qu'il y a pu avoir plus d'actionnaires étrangers ou du moins non nantais dans le financement de la traite illégale nantaise vers Cuba qu'on ne le pensait. Étant donné la rareté des documents qui font connaître les actionnaires d'une expédition, il est plus facile de résumer la traite nantaise aux seuls acteurs de la place. L'élément qui renforce cette hypothèse est que, parmi les rares documents retrouvés, certains indiquent une participation étrangère. C'est le cas du *Jeune Louis*, étudié par Joseph La Hausse de Lalouvière. Le navire part de Nantes en 1824 pour River Brass en Afrique, où 344 captifs sont achetés ; 270 sont débarqués à La Havane¹²⁷. Les armateurs officiels de l'expédition sont les frères Coquebert, de Nantes ; dans le rôle d'armement et dans les papiers officiels, ce sont les seuls propriétaires du navire¹²⁸. Néanmoins, des documents privés révèlent que François Fernandez, un Espagnol du port galicien de Vigo, naturalisé français puisqu'il est installé à Bordeaux, est le principal investisseur de l'expédition¹²⁹. Certains Espagnols de la métropole ont bénéficié de la couverture française pour éviter la répression internationale de la traite espagnole qui commence en 1820¹³⁰. Dans ces conditions nouvelles, les modalités de financement changent, dans la mesure où de plus en plus d'actionnaires de la traite recherchent les options de moindre vulnérabilité, transgressant les frontières nationales. Le cas du *Cérès* corrobore l'argument¹³¹. En 1820, Jean Le Merle, capitaine, frète son navire à Caillé, agissant pour le compte de Juan Francisco Barrié, consignataire, de La Corogne¹³². Le *Cérès* devrait partir au cap López, sur la côte africaine, et charger une

¹²⁶ L'expédition de l'*Africain* (Saint-Louis-Galinhas-La Havane, ID 132) en 1820 est consigné au nom d'un sieur Ameline « négociant irlandais domicilié à Saint-Pierre de la Martinique ». Ce n'est pas une exception, les négociants installés dans les Antilles françaises participent également au financement de la traite vers Cuba. DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 103.

<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

¹²⁷ *Jeune Louis* ID 452 en 1825. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

¹²⁸ LA HAUSSE DE LALOUVIÈRE, Joseph, « A Business Archive of the French Illegal Slave Trade in the Nineteenth Century », *Past and Present*, 252 (1), 2021, p. 149.

¹²⁹ *Ibid*, p. 145. FOHLEN, Claude, « Une expédition négrière nantaise sous la Restauration » dans MERGER, Michèle, BARJOT, Dominique, POLINO, Marie-Noëlle (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXe-XXe siècles : mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 160.

¹³⁰ LA HAUSSE DE LALOUVIÈRE, Joseph, « A Business Archive of the French Illegal Slave Trade in the Nineteenth Century », *Past and Present*, 252 (1), 2021, p. 146.

¹³¹ Charte-partie de l'expédition dans DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 116.

¹³² Il s'agit des mêmes individus mentionnés dans la première partie de notre travail : Caillé et Barrié.

cargaison de 150 captifs puis se rendre en droiture à la Havane à l'adresse de Risputa & Cie, négociants de la ville. À son retour, le capitaine subit un interrogatoire :

D : Vous êtes-vous rendu directement à la côte d'Afrique ?

R : Oui.

D : Quel commerce y avez-vous fait ?

R : J'étais chargé pour compte espagnol, conformément à la charte-partie que je représente, faite à Nantes le 10 février 1820, signée [...]. J'ai remis mes marchandises au capitaine du navire espagnol le *Saint-Jean* au cap Lopez, qui était autorisé par Monsieur Jarrié de la Corogne à les recevoir. Monsieur Jarrié avait la permission de son gouvernement de faire la traite des Noirs.

D : Nous remarquons que 50 piastres vous seront payées par esclaves vivants débarqués à la Havane. Il suit donc de cette convention que vous étiez expédié pour aider et faciliter le trafic des noirs.

R : Mon armateur, Monsieur Bonfils, a fait cet affrètement parce qu'il pensait qu'aucune loi ne s'opposait aux engagements souscrits avec un négociant étranger ; j'ai cru aussi que je ne compromettrai pas en prenant en commandement et en ne me mêlant de rien de l'opération, si ce n'est de conduire mon navire [...]. Je ne puis préciser le nombre de [nègres] j'étais malade à terre¹³³...

L'aspect qui frappe le plus dans ce témoignage est le fait que l'armateur Bonfils, Nantais, « pensait qu'aucune loi ne s'opposait aux engagements souscrits avec un négociant étranger », sachant que de toute façon il s'agit d'un navire de traite armé dans un port français, ce qui configure le délit de traite prévu par la loi du 15 avril 1818. Ce qui est observé ici est une tentative de jouer sur deux juridictions différentes pour s'échapper à la répression. En supposant que d'autres armateurs nantais partagent la vision de Bonfils, il est probable que d'autres négociants étrangers se soient lancés dans des expéditions depuis Nantes. Barrié, à son tour, fait bien plus que de se faire construire des navires à Nantes en 1816 : il est impliqué dans la traite nantaise quelques années après en tant que consignataire d'expéditions menées depuis Nantes vers Cuba¹³⁴. Barrié et Bonfils s'inscrivent dans un réseau négrier spécialisé sur le marché cubain qui lie Nantes, Bordeaux, La Havane et La Corogne. Les Zangroniz, une des familles négrières les puissantes de La Havane dans les années 1820, a une filiale à Bordeaux et au Havre¹³⁵. Zangroniz de Bordeaux est responsable de l'armement de deux expéditions négrières vers

¹³³ Serge Daget commet une erreur orthographique en se référant à Juan Francisco Barrié de La Corogne sous le nom de « Jarrié ». Après avoir consulté la source, il est confirmé que le nom correct est Barrié, ce qui est également cohérent avec l'historiographie hispanophone qui l'écrit de la même manière.

¹³⁴ En témoigne l'expédition de la *Charlotte* (Nantes-Bonny-Trinité de Cuba, ID 34147) en 1821, armée pour le compte de Barrié. DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 118. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

¹³⁵ BARCIA, Manuel, « 'Full Capable of Any Iniquity' : The Atlantic human trafficking network of the Zangroniz family », *The Americas*, 2015, n° 73/2, p. 312. La maison mère de La Havane arme huit expéditions depuis et vers La Havane entre 1818 et 1820. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>

Cuba en 1820 et 1822¹³⁶. La filiale travaille en association avec Barrié de la Corogne, Bonfils de Nantes, et leurs correspondants de Saint-Thomas (île danoise) et Cuba¹³⁷. Barrié est fortement associé à Ducoudray-Bourgault de Nantes, qui à son tour est en lien avec la maison négrière de La Havane, Pie Miró & Cie¹³⁸. Finalement, où s'arrête la traite française et commence la traite hispano-cubaine dans cette histoire ? C'est là que réside un de nos objectifs : montrer à quel point la participation des intérêts décloisonne les différentes branches de la traite. Derrière un pavillon de tel pays se cachent des investisseurs multiples, y compris d'origines étrangères. Selon l'évolution des dynamiques de répression, les réseaux transnationaux se réorientent vers les endroits où ils peuvent mieux se camoufler. C'est sans doute la stratégie adoptée par François Fernández lorsqu'il arme la *Cantabre* vers Santiago de Cuba depuis Anvers en 1826, moment où les effets de la surveillance sur le port de Nantes se font sentir¹³⁹. Si l'application de l'abolition du trafic espagnol a provoqué un phénomène d'investissement espagnol à la traite vers Cuba via l'armement sous pavillon français à Nantes, il ne s'agit pas d'un phénomène exclusivement franco-espagnol.

3) La discrétion du nord-ouest européen

D'autres places européennes ont financé directement ou indirectement la traite illégale nantaise vers Cuba. Le premier voyage de l'*Orphée* illustre bien la participation d'Anvers dans le financement de ce trafic. Selon une étude imprimée ancienne, due à F. Donnet, cité par S. Daget¹⁴⁰ :

Ainsi, chose à peine croyable, en plein XIXe siècle, en 1825, un navire français l'*Orphée*, prit en Afrique une cargaison de noirs et les mena d'abord à l'île Bourbon pour les vendre finalement à Cuba. Nous possédons le compte de désarmement du navire, il provient des archives d'une fort respectable maison commerciale d'Anvers qui avait des intérêts dans l'affaire. Au chapitre des recettes de ce document sont inscrites différentes mentions des plus suggestives, ce sont : produit de 499 bœufs introduits et vendus payables en trois termes. Frêt de 12 bœufs portés pour le compte personnel des officiers. Plus loin se trouve indiqué parmi les frais divers que le prix d'un bœuf, au taux moyen de la vente, fut de 873,65 F.

¹³⁶ Il s'agit de la *Télémaque* (Bordeaux-Saint Louis-La Havane, ID 34125) en 1820 et de la *Pénélope* (Bordeaux-Afrique-Cuba, ID 2757) en 1822. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

¹³⁷ DAGET, Serge, « Mentalité française et questions abolitionnistes : l'humanitarisme ambigu (1770 – 1850) », *Enquêtes et documents*, 1989, n° 16, p. 69.

¹³⁸ Pie Miro & Cie, en co-propriété avec Ducoudray-Bourgault, possède l'*Irène* (ID 34100) un navire nantais ayant fait la traite à Cuba en 1820. Entre 1816 et 1820, cette maison havanaise organise 17 expéditions depuis La Havane vers la côte africaine, déchargeant ensuite les captifs à son port d'attache. Cette maison négrière cubaine est prédominante lors de l'entrée des Nantais sur ce marché.

<https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>.

¹³⁹ *Cantabre/Marie Angélique* (Anvers-Ouidah-Santiago de Cuba, ID 2344).

<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

¹⁴⁰ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 350.

Une maison « fort respectable » d'Anvers peut donc avoir des intérêts dans une expédition négrière partant de Nantes à destination finale de Cuba. Des pistes de participation indirectes sont connues grâce à l'accès au dossier de faillite du « chef des armements pour la traite » à Nantes, selon les paroles du procureur Bernard père, Pierre-Thomas Dennis¹⁴¹. Son plus gros créancier est un négociant d'Anvers, Delisle Janvrin¹⁴². P.-T. Dennis fait désarmer la plupart de ses expéditions dans le port néerlandais ; il ne serait pas étonnant qu'une bonne part du capital qui les finance provienne de la même ville. Les Janvrin, par exemple, sont une puissante famille d'armement¹⁴³. Si une bonne part des créanciers de P.-T. Dennis se retrouvent sur la place nantaise, aucun d'entre eux parvient à accorder un crédit de plus de 20 000 F comme le fait l'armateur anversoïse¹⁴⁴. Ainsi, en plus des intérêts directs des maisons d'Anvers, l'investissement indirect se fait par le biais d'un crédit important accordé à l'un des principaux négriers nantais¹⁴⁵. Suivant la même logique, du crédit en provenance de Londres se trouve dans le portefeuille du failli. Londres est devenue à la fin du XVIII^e siècle le centre de la finance mondiale¹⁴⁶. Cela explique pourquoi plus de 90 % du portefeuille de P.-T. Dennis est composé de capitaux londoniens¹⁴⁷. Les frères Baring, une des banques dominantes du marché mondial du crédit à partir de 1815, figurent parmi les créanciers¹⁴⁸. La firme bancaire est connue pour son implication dans le financement de la traite négrière¹⁴⁹.

¹⁴¹ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 170.

¹⁴² ADLA, 21 U 148.

¹⁴³ DELOBETTE, Edouard, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, Thèse de doctorat, Université de Caen, 2005, p. 147.

¹⁴⁴ ADLA, 21 U 148.

¹⁴⁵ Pierre-Thomas Dennis a armé au moins 11 expéditions négrières vers Cuba. Il s'agit d'un spécialiste de ce marché. <https://www.slavevoyages.org/voyages/QszITLZe>.

¹⁴⁶ Comme l'indique Dale Tomich, l'expansion du commerce d'autres puissances rivales avec la périphérie dépendait aussi du pouvoir financier des banques londoniennes. TOMICH, Dale, « The Second Slavery : Bonded Labor and the Transformation of the Nineteenth Century World Economy » dans PARGAS, Damian Alan, ROSU, Felicia (dir.), *Critical Readings on Global Slavery*, Leyde et Boston, Brill, 2017, p. 107.

¹⁴⁷ ADLA, 21 U 145. Les créanciers londoniens représentent plus de 34 000 F d'un montant total d'environ 37 000 F de portefeuille.

¹⁴⁸ GREEFS, Hilde, « Exploiting international webs of relations : Immigrants and the reopening of the harbour of Antwerp on the eve of the nineteenth century » dans JARVIS, Adrian (dir.), *Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640 – 1940*, Oxford, Liverpool University Press, 2008, p. 99.

¹⁴⁹ Alexandre Baring, parlementaire entre 1806 et 1835, s'oppose au projet de loi en 1815 pour interdire « prêter du capital ou accomplir d'autres actes...pour aider à poursuivre la traite d'esclaves ». En 1823, au Parlement, il est résolu contre l'abolition de l'esclavage. Dans les années 1830, les frères Baring investissent dans l'industrie de transformation de coton en provenance du sud des États-Unis à Liverpool. Ils ont leurs propres agents à Charleston, Mobile, Savannah, ainsi que dans les ports du sud des États-Unis et les marchés de coton des états du nord. Dans les années 1840 et 1850, Ils sont créanciers de nombreux négriers cubains et brésiliens, au-delà d'être directement impliqués dans l'importation du sucre cubain et du café brésilien. SHERWOOD, Marika, *After Abolition. Britain and the Slave Trade since 1807*, Londres, I.B. Tauris, 2007, p. 12, p. 48, p. 79.

Ainsi, il faut inscrire ces prêts des frères Baring à P.-T. Dennis dans le cadre de la persistance du financement du capital britannique dans la traite après l'abolition britannique. Si le rôle joué par cette firme en tant que créanciers des négriers cubains et brésiliens dans les années 1840 et 1850 est connu, ils sont également actifs dans le financement de la traite illégale nantaise vers Cuba. L'accès au crédit britannique se faisait par l'interaction des Nantais avec d'autres espaces de l'Atlantique. Comme le souligne D. Eltis, les négriers français ont certainement utilisé le crédit offert par les marchands britanniques à Saint-Thomas¹⁵⁰. La participation britannique ne s'arrête pas au crédit ; elle s'étend aux assurances, une autre modalité d'investissement particulière de la traite.

B. Les assurances ou l'actionnariat camouflé (1817-1831)

La relative obscurité du marché d'assurances de la traite illégale offre aux acteurs d'origine et d'envergure socio-économique diverses une part du gâteau. L'augmentation de la prime provoque un effet particulier sur le marché des assurances : les assureurs se positionnent de plus en plus comme des investisseurs indirects, vu la nécessité de protéger un commerce illégal. Dans ce cadre, la porte est ouverte aux assureurs d'autres nations qui cherchent du profit tout en se débarrassant des risques auxquels s'expose un trafiquant.

1) « Assureurs d'honneur » et investissement indirect

Un des effets majeurs de l'illégalité sur l'investissement négrier est la forte augmentation de la prime d'assurance. Nous allons montrer comment la croissance des risques liés à la capture du navire par un croiseur en haute mer a des conséquences décisives sur le modèle et la structure des assurances des expéditions illégales qui attirent de plus en plus l'intérêt d'assureurs variés. L'abolitionniste Auguste de Staël, lorsqu'il se rend à Nantes en 1825, témoigne d'une réalité particulière concernant l'investissement négrier :

Il est malheureusement incontestable que la Traite des Noirs, loin d'avoir diminué, se fait aujourd'hui à Nantes avec plus d'étendue, plus de facilité et moins de mystère qu'à aucune autre époque. Le taux de l'assurance fournit à cet égard une donnée positive ; ce taux est de 25 %, après avoir été de 33 à 36 ; et ce genre de risques est fort recherché par une certaine classe d'assureurs qui ne rougissent pas de les nommer des *assureurs d'honneur*. A la Bourse, dans les cercles, on entend parler publiquement de la Traite ; et ceux qui trempent leurs mains dans ce commerce de

¹⁵⁰ ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987, p. 160

sang ne prennent pas même la peine de désigner leurs victimes sous les noms consacrés dans leur argot, de mulets, de ballots ou de bûches de bois d'ébène¹⁵¹.

L'auteur associe l'augmentation du taux de la prime d'assurance à l'intérêt particulier porté par « une certaine classe d'assureurs » attirés par ce genre de risques. Avant l'abolition de la traite, les contrats d'assurance maritime en France absorbent entre 3 et 8 % des investissements, alors que les taux de la prime étaient beaucoup plus élevés pendant la période d'illégalité¹⁵². Afin de montrer la spécificité des assurances lors de l'illégalité à Nantes, nous allons utiliser le cas de la police du *Jeune Louis*, étudiée par Joseph de La Hausse Lalouvière¹⁵³. Le premier point important est que la police assure contre l'illégalité elle-même. Les assureurs adaptent la police conventionnelle à toute une gamme de nouveaux scénarios possibles, dont la capture du navire par un croiseur de répression¹⁵⁴. La police couvre en effet « tous les risques prévus et imprévus, même ceux résultants des lois et ordonnances en place ou à venir qui interdit la traite, à l'exception de la mort naturelle ou par maladie »¹⁵⁵. Les assureurs garantissent la valeur de la cargaison perdue en cas de « capture et prise » avant l'embarquement des captifs. Le deuxième point est le nombre de signataires : 39. Le chiffre élevé s'explique par le fait que l'assurance est une manière plus sûre d'investir dans la traite que la prise d'intérêts. Il s'agit d'un investissement avantageux dans la mesure où les taux et la prime sont élevés et composent une partie importante à payer pour pouvoir lancer une expédition. Posséder des intérêts ou des actions d'un navire négrier expose les négriers à un plus haut niveau de culpabilité que d'être des simples assureurs¹⁵⁶. Les profits de la traite sont si élevés que les armateurs considèrent le partage du butin avec les assureurs comme un petit prix à payer. L'assurance mutualise les risques selon un arrangement réciproque dans lequel ceux qui assurent les expéditions illégales obtiennent eux-mêmes la couverture de leurs partenaires pour des voyages ultérieurs. Ainsi, au moins 26 des 39 souscripteurs figurant sur la police du *Jeune Louis* sont des négriers. L'entreprise fonctionne comme une forme de société par actions éphémère dont les actionnaires bénéficient de l'anonymat et d'une

¹⁵¹ DE STAËL-HOLSTEIN, Auguste-Louis, *Société de la morale chrétienne. Comité pour l'abolition de la traite des noirs*, Paris, Hachette Livre Bnf, (1826), 2012, p. 6.

¹⁵² LA HAUSSE DE LALOUVIÈRE, Joseph, « A Business Archive of the French Illegal Slave Trade in the Nineteenth Century », *Past and Present*, 252 (1), 2021, p. 162.

¹⁵³ Il s'agit de l'expédition du *Jeune Louis*, mentionnée précédemment (notes 68 et 127).

¹⁵⁴ *Ibid*, p. 161.

¹⁵⁵ *Ibid*.

¹⁵⁶ *Ibid*, p. 165.

partie de la responsabilité pénale car la plupart des armateurs sont également assureurs¹⁵⁷. Dans ce contexte, il est difficile de supposer qu'un tel armateur l'est exclusivement. Le flou règne : la fonction d'armateur, capitaine, négociant, fournisseur de marchandises de traite se mélangent constamment, d'où la pertinence d'utiliser le terme « négrier » qui englobe toute forme d'implication dans ce négoce. Ainsi, derrière l'armateur et le capitaine de navire, plus souvent associés à l'image du négrier, se cachent non seulement nombre d'actionnaires qui ont des intérêts dans l'opération illégale, mais aussi des dizaines d'assureurs qui prennent chacun une part du butin. Une bonne manière de rester anonyme est l'investissement via la Société d'Assurance maritime de Nantes. Plusieurs négriers de la place nantaise, dont François Vallée, Adolphe Bonamy, Guérin Doudet, les Ducoudray-Bourgault, Geoffroy, Benjamin Coquebert, Lepertière, Jolin Dubois et Yves Berthault achètent des actions dans l'entreprise, détenant parfois des petites parts seulement¹⁵⁸. Souvent, les assureurs individuels se répartissent le risque par l'achat des petites parts de 150 F d'une expédition. Ainsi, Carmichaël, représentant à Nantes de la Lloyd's londonienne, est créancier de P.-T. Dennis d'une somme de 150 F relative à une prime d'assurance¹⁵⁹. Dans le dossier de faillite de Bournichon fils aîné, armateur nantais impliqué dans la traite illégale vers Cuba, le failli doit de petites sommes à plusieurs négriers¹⁶⁰. Si la destination finale de tous les voyages couverts par les assureurs n'est pas connue, tous les individus mentionnés ici ont été impliqués dans la traite illégale.

Tableau 1 – Liste d'assureurs créanciers de Bournichon fils aîné en 1831.

Assureur	Somme (F)
T. Carmichaël	48
Bonfils	282
Despêcher	12,5
F. Vallée et Fils	84,5
Lauriol	240
Gullman	100

¹⁵⁷ *Ibid.* Thomas Carmichaël est havrais, mais petit-fils d'un Écossais installé au Havre depuis la seconde moitié du XVIIIe siècle, d'où sa probable aisance avec le monde anglophone. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIIIe siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994, p. 322. Son père était armateur négrier associé aux frères Guillaume et Thomas Collow, de Londres. DELOBETTE, Edouard, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, Thèse de doctorat, Université de Caen, 2005, p. 920.

¹⁵⁸ ADLA, 21 U 145.

¹⁵⁹ ADLA, 21 U 148. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIIIe siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994, p. 349.

¹⁶⁰ ADLA, 21 U 149. Il s'agit ici de Bournichon fils aîné de l'entreprise « Bournichon Père & Fils » mentionnée précédemment.

Coquebert & Cie	75
F. Coquebert	52,5

Source : ADLA, 21 U 149.

2) Assureurs d'Anvers, assureurs de Londres : une histoire à peine écrite

P.-T. Dennis est débiteur d'assureurs locaux mais, en même temps, créancier d'armateurs anversois : 6 000 F pour « divers assurances d'Anvers »¹⁶¹. Le constat permet d'abord de reprendre un argument déjà avancé : les négriers peuvent être à la fois armateur (assuré) et assureur. Un deuxième aspect à souligner est le lien intime entre le négrier nantais et la place d'Anvers, que nous avons déjà commencé à explorer. Si P.-T. Dennis est débiteur de sommes considérables de l'armateur Delisle Janvrin, il est, à l'inverse, assureur d'expéditions armées à Anvers¹⁶². Nous ignorons si la somme de 6 000 F est relative à une expédition négrière. En revanche, Anvers participe au financement de la traite illégale nantaise et est un port de prédilection pour le désarmement des expéditions négrières à leur retour de Cuba pour les armateurs nantais. P.-T. Dennis assure des expéditions qui partaient depuis Anvers. Est-ce que l'inverse se produit aussi ? Les assureurs d'Anvers profitent-ils de l'opacité des polices d'assurance souscrites à Nantes pour tirer profit de la traite ? Il est probable que oui. Nous savons que les négociants d'Anvers prennent des intérêts dans l'armement d'expéditions nantaises vers Cuba. Entre 1821 et 1830, six compagnies d'assurances ont été établies à Anvers¹⁶³. Il est légitime de se demander si au moins l'une d'entre elles tire profit de cette forme d'investissement dans le trafic illégal. Si l'implication des assureurs de la place anversoise reste à prouver, les témoignages de la participation des assureurs britanniques abondent. La loi britannique d'abolition de la traite de 1807 inclut des sanctions pour les assureurs nationaux impliqués dans l'assurance d'expéditions négrières, mais sa mise en œuvre se heurte à des difficultés¹⁶⁴. En 1819, le commissaire de la Marine de Nantes signale que la traite illégale englobe non seulement la France, mais aussi l'Angleterre. Il allègue que les financiers anglais assurent les navires négriers français¹⁶⁵. L'année suivante, suite à la pression britannique visant la répression la traite illégale française, le ministre des Affaires

¹⁶¹ ADLA, 21 U 148.

¹⁶² *Ibid.*

¹⁶³ VERAGHTERT, Karel, « From inland port to international port, 1790-1914 » dans SUYKENS, Fernand, ASAERT, Gustaaf, A. DE VOS, George, THIJS, Alfons (dir.), *Antwerp : a port of all seasons*, Anvers, Orthelius, 1986, p. 313.

¹⁶⁴ FARBER, Hannah, « Slave Trade Insurance in the Age of Abolition: Archives, Politics, and Legalties », *Slavery & Abolition*, 2023, vol. 44, p. 8.

¹⁶⁵ LA HAUSSE DE LALOUVIÈRE, Joseph, « A Business Archive of the French Illegal Slave Trade in the Nineteenth Century », *Past and Present*, 252 (1), 2021, p. 167.

étrangères français, le baron Étienne-Denis Pasquier, accuse les Britanniques d'être les principaux responsables de l'assurance des navires négriers français. Le ministre reconnaît l'existence d'un « système d'assurances secrètes des navires négriers », mais souligne que les « bureaux d'assurance de Londres » sont principalement responsables, ajoutant qu'il n'est pas juste d'accuser exclusivement la France¹⁶⁶. Le ministre souligne que la répression navale serait insuffisante tant que les maisons d'assurance de Londres continuaient d'assurer d'expéditions négrières de plusieurs nations. On pourrait croire qu'il s'agit d'accusations qui rejoignent le discours de certains fonctionnaires d'État français selon lesquels les Britanniques seraient des hypocrites moraux. Néanmoins, le récent article d'Hannah Farber montre que, si l'abolition de la traite britannique ne donne pas lieu à une traite illégale importante comme celle pratiquée en France, le domaine des assurances est le plus difficile à surveiller et réprimer¹⁶⁷. Ainsi, il paraît fort probable que les maisons d'assurance britanniques aient assuré des expéditions illégales nantaises. La Grande-Bretagne participe indirectement à la traite illégale nantaise par au moins trois voies différentes : la fourniture de marchandises de traite, le crédit accordé aux négriers nantais et l'assurance des navires. Comme l'atteste le baron de Pasquier, le « système d'assurances » est secret, même pour un contemporain. Imaginons la difficulté que cela représente pour l'historien. Nous avons parcouru les étapes qui précèdent le moment où le navire est prêt pour partir. Il faut encore recruter l'équipage et s'assurer du bon départ de l'expédition.

3. Planifier l'expédition : compétences maritimes au service de la traite illégale (1817-1831)

Lancer un navire à la traite exige du propriétaire du navire le bon choix du capitaine et des marins. Dans le cadre de la traite illégale, il est crucial de bien savoir contourner les douanes et la surveillance portuaire ou de s'assurer de leur silence. Dans un premier temps, il s'agit d'analyser la participation des marins étrangers à la traite nantaise et la participation des Nantais à la traite étrangère vers Cuba pour montrer à quel point la traite nantaise n'est pas cloisonnée à la seule ville. Dans un second temps, nous verrons que le choix des destinations et des escales marchandes dans l'Atlantique sont au cœur des enjeux qui caractérisent la surveillance portuaire de l'armement et le désarmement illégal.

¹⁶⁶ *Ibid*, p. 168.

¹⁶⁷ FARBER, Hannah, « Slave Trade Insurance in the Age of Abolition: Archives, Politics, and Legalities », *Slavery & Abolition*, 2023, vol. 44, p. 1-27.

A. Marins d'ici, marins d'ailleurs : le savoir-faire partagé de la traite illégale (1817-1831)

En ce qui concerne la formation d'équipages, Nantes s'articule à d'autres espaces atlantiques de deux manières. D'abord, la ville et ses environs fournissent des marins à la traite sous pavillon étranger ou à des expéditions sous pavillon français financées par des étrangers. Ensuite, les expéditions armées par des Nantais à l'étranger ou sur la place nantaise recrutent également des marins d'autres origines. Il s'agit ainsi d'enquêter sur la manière dont trafic illégal conduit à un recrutement qui dépasse les frontières de son port d'attache ou de son pavillon.

1) Nantes, laboratoire du savoir-faire illégal

À propos du recrutement de marins français à la traite pour le compte de négriers étrangers, il faut d'abord mettre en lumière un savoir-faire marchand et maritime lié au fait que la traite française est à l'avant-garde des traites illégales. Les premières grandes nations négrières à abolir la traite, à savoir la Grande-Bretagne et les États-Unis cessent à armer des expéditions une fois qu'elle a été proscrite par la loi¹⁶⁸. Les trois principales nations à poursuivre l'armement après l'interdiction du trafic sont la France, l'Espagne et le Brésil. Le France est le pays où le trafic est d'abord interdit, en 1815, puis l'Espagne en 1820 et le Brésil en 1831. Ainsi, les marins français sont les premiers à constituer un savoir-faire maritime de la traite illégale entre 1815 et 1820. La France est le principal pays à multiplier des expéditions illégales sous son pavillon et en armant des expéditions depuis ses ports. Grâce à l'inefficacité des mesures de répression, le taux de récidive parmi les capitaines nantais est assez élevé pendant la période de démarrage de la traite illégale vers Cuba, entre 1817 et 1820. Entre 1819 et 1820, trois capitaines de Nantes effectuent deux expéditions vers Cuba à la suite, Yves-Marie L'Écluse, Frédéric-Constant Denis et Pierre Gautreau¹⁶⁹. La connaissance des capitaines français de la traite en fait des navigateurs recherchés par les entreprises étrangères. François Fernandez, de Vigo,

¹⁶⁸ La Grande-Bretagne et les États-Unis abolissent leur traite en 1807-1808. Le Danemark avait déjà aboli son trafic en 1803 et, de manière générale, n'armait pas directement à la traite depuis. E. GREEN-PEDERSEN, Sven, « Colonial trade under the Danish flag : A case of the Danish slave trade to Cuba, 1790-1807 », *Scandinavian Journal of History*, 1980, vol. 5, p. 97. La Suède abolit sa traite en 1813 et les Pays-Bas en 1814. DAGET, Serge, « Traite des Noirs, relations internationales et humanitarisme, 1815-1850 », *Relations internationales*, 1989, n° 60, p. 414.

¹⁶⁹ Yves-Marie L'Écluse commande deux expéditions de la *Levrette* (ID 34107 ; ID 34178) armées par Bournichon Père & Fils vers Trinité de Cuba et Nuevittas. Frédéric-Constant Denis commande deux expéditions de l'*Espoir* (ID 34096 ; ID 34161) armées par Pierre-Thomas Dennis vers Trinité de Cuba. Pierre Gautreau commande deux expéditions de l'*Elisa* et de la *Caroline*, les deux armées par Soubzmain. (ID 34159 ; ID 34144) <https://www.slavevoyages.org/voyages/bjbXCmUq>.

bénéficie de l'expérience en matière de traite illégale que les marins avaient acquise pendant dix ans d'illégalité lorsqu'il investit dans l'expédition du *Jeune Louis* en 1825¹⁷⁰. Un autre exemple de l'emploi de marins ou d'officiers français par les Espagnols à Cuba est celui de l'expédition de *La Gaceta*, qui transporte des centaines de captifs de la rivière Pongo en Guinée à Matanzas en 1833. Le capitaine du navire est Juan Bautista de Escurra, un Nantais qui se fait passer pour un Espagnol. Grâce à la survie d'un journal écrit par le capitaine, l'expédition de *la Gaceta* est une des expéditions de traite cubaine les mieux documentées. Le succès de l'entreprise repose sur la connaissance qu'a le capitaine français de la géographie fluviale et côtière en Afrique de l'Ouest, sur les réseaux commerciaux locaux et les mouvements des croiseurs de répression. Des marins expérimentés transmettent de telles connaissances aux négriers en formation basés à Cuba¹⁷¹. Ainsi, non seulement les Nantais participent directement à la traite illégale vers Cuba par l'armement d'expéditions, mais aussi par l'emploi de ses marins dans des expéditions étrangères. Cela témoigne de la reconnaissance d'une expertise négrière associée à la ville.

2) Le décollage de la traite galicienne vers Cuba compte sur l'expertise nantaise

En 1816, avant même que les Espagnols et les Cubains aient besoin de l'expertise illégale des Nantais le recrutement de ces derniers dans les expéditions pour le compte de négriers espagnols est déjà pratiqué. Le contrat d'équipage du *Don Juan*, navire construit à Nantes pour le compte de Barrié de La Corogne pour partir à la traite à La Havane en témoigne¹⁷². Si le capitaine recruté par Barrié, José Ros y Vidal, est Espagnol, sept Nantais sont recrutés pour l'équipage. Parmi eux, Julián Biclet, natif de Nantes, est « responsable du trafic » ; il est le troisième marin le mieux payé de l'expédition. Ainsi, Barrié utilise l'expertise des Nantais pour la construction de son navire de traite qui part à La Havane, comme il recrute également des Nantais pour son expédition, parmi eux, le « responsable du trafic », un poste de responsabilité directement lié aux opérations de traite¹⁷³. Ainsi, Nantes participe activement au trafic transnational à travers l'expertise acquise dans ce genre d'entreprise. Toutefois, des marins étrangers participent également à la traite vers Cuba dans laquelle les Nantais sont impliqués.

¹⁷⁰ LA HAUSSE DE LALOUVIÈRE, Joseph, « A Business Archive of the French Illegal Slave Trade in the Nineteenth Century », *Past and Present*, 252 (1), 2021, p. 148.

¹⁷¹ *Ibid*, p. 149.

¹⁷² ALONSO-ÁLVAREZ, Luis, *Comercio colonial y crisis del Antiguo régimen en Galicia (1778-1818)*, Saint-Jacques-de-Compostelle, Xunta de Galicia (Consellería da Presidencia), 1986, p. 263.

¹⁷³ Le terme en espagnol utilisé est « *encargado del tráfico* ». *Ibid*.

3) La réussite nantaise compte sur un savoir-faire transnational

En 1826, Valentin Caharel, un Nantais de 19 ans, arme la *Firmine* à Anvers vers Santiago de Cuba¹⁷⁴. Le rôle d'armement du voyage met en lumière la diversité de l'origine des marins¹⁷⁵. Plusieurs sont originaires de Dunkerque, d'autres de l'Europe du Nord. Rutgers est domicilié à Papenburg, ville du nord de l'Allemagne proche de la frontière néerlandaise, Jorgen Knudsen est Danois. Cela n'a rien d'étonnant vu l'importance de la communauté allemande pour le commerce maritime d'Anvers dans les années 1820¹⁷⁶. Le plus remarquable de cette expédition armée par un Nantais à Anvers est la présence de marins espagnols, ce qui témoigne sans doute d'une volonté de bénéficier de leurs compétences linguistiques étant donné le choix de la destination. Trois marins sont domiciliés à Majorque, un à Valence et un certain Luis Fuente, « homme de couleur », demeure à Carthagène. Une grande quantité d'« hommes de couleur » est embarquée à Santiago de Cuba pour la deuxième expédition de l'*Orphée*, négrier armé à Nantes¹⁷⁷. L'*Orphée* est armé en 1824 et pratique la traite à Madagascar puis débarque les captifs à Santiago de Cuba en février en 1825. Un autre équipage se forme alors. Ce deuxième trajet vers la côte africaine vise à réembarquer des captifs destinés à être vendus lors d'une deuxième opération commerciale. Un nouvel équipage se forme pour une deuxième expédition de traite le 9 mai. Le navire est expédié le 13 mai pour Calabar, où 698 captifs ont été achetés ; 650 de ces captifs arrivent à Santiago de Cuba¹⁷⁸. Le rôle de bord témoigne de l'extrême diversité des marins¹⁷⁹. Il ne s'agit pas seulement d'« hommes de couleur » en provenance de la colonie espagnole. Un marin demeure à Curaçao, colonie néerlandaise, deux sont natifs de Saint-Domingue, un de Saint-Thomas, colonie danoise, un autre est domicilié à Montechristo, petite île italienne, un autre est né à Batavia, actuelle Jakarta. Parmi les marins non catégorisés comme « hommes de

¹⁷⁴ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 445. La *Firmine* (Anvers-Calabar-Santiago de Cuba, ID 34566). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

¹⁷⁵ ADLA, 7 R 4/384.

¹⁷⁶ Sur le rôle joué par les immigrants, notamment d'origines allemandes, dans la transformation du port d'Anvers en un des principaux ports européens dans les années 1820 « [...] les dockers et les journaliers peuplant les quais, les entrepôts et les chantiers navals ainsi que pour les marchands, les commis et les garçons de bureau employés dans les agences commerciales, les marins armant les bateaux, les domestiques servant les familles marchandes, les boutiques et les débits de boisson, les vendeurs, les aubergistes, les prostituées, les brasseurs et les garçons boulangers subvenant aux besoins des habitants et des passants de plus en plus nombreux. Bref, la transformation d'Anvers fut réalisée majoritairement par des mains immigrées. » WINTER, Anne, « Circuits de migration vers un port en formation : Anvers, 1760-1860 », *Revue du Nord*, 2013, n° 95, p. 143.

¹⁷⁷ ADLA, 7 R 4/383.

¹⁷⁸ National Archives, Public Register Office, Foreign Office (désormais FO) 84/58.

¹⁷⁹ ADLA, 7 R 4/383.

couleur », la diversité est forte aussi. Un marin de Jersey, île britannique, un Vincent de La Rocca, un Nicolas Pérez, deux marins étrangers sans précision, six de Gênes, deux de Sardaigne, un Portugais de Braga, un Catalan de Barcelone. L'examen du rôle de bord, portant une attention particulière à l'origine des marins impliqués dans la deuxième expédition de traite met en lumière une réalité de cette traite. Au-delà des marins de Nantes et de ses environs, les expéditions armées par des Nantais impliquent des marins d'origines variées. Cela s'explique par le fait que toutes les expéditions armées à Nantes n'empruntent pas l'itinéraire typique Nantes, côte d'Afrique, puis retour et désarmement à Nantes. L'expédition de l'*Agile* en témoigne. Dans l'expédition de l'*Agile*, armée par Pierre-Thomas Dennis, le navire part de Nantes à Anvers le 23 mai 1823 avec une cargaison habituelle de traite, « 2 canons, 19 fusils, 4 sabres, 50 boulets, 10 kilogrammes de poudre¹⁸⁰ ». Le navire est sous le commandement de Pierre Brodeau, inscrit au quartier de Nantes, qui débarque, avec d'autres marins dont des Néerlandais, à Anvers le mois suivant. En août, le navire repart en faisant escale à Hambourg¹⁸¹. Le capitaine du trajet Nantes-Anvers ayant débarqué, Honoré Guyot assume le commandement. Sur le rôle de bord, si le navire est armé par Guyot, le propriétaire du navire est Pierre-Thomas Dennis. Il contient une précision importante, « consignataire à Nantes, M P.-T. Dennis ». Le véritable négrier derrière cette opération est donc le chef de l'armement illégal à Nantes. Ensuite, le navire part à la côte d'Afrique avec des marins embarqués au port d'Anvers. La plupart d'entre eux sont domiciliés à Anvers mais proviennent de différentes villes : un marin malouin demeurant à New York et un autre d'origine new yorkaise mais demeurant à Anvers, quelques-uns des villes portuaires françaises et plusieurs de villes allemandes (principalement d'Hambourg), scandinaves et néerlandaises¹⁸². Un certain De Koning « natif de Keulen, Pays Bas » est recruté comme cuisinier ; en 1826, il est maître d'hôtel au bord de la *Firmine*¹⁸³. L'*Agile* part d'Anvers vers Hambourg. Puis, il est expédié le 9 novembre 1823 vers Saint-Thomé, destination de traite, et arrive le 19 février à La

¹⁸⁰ ADLA, 7 R 4/376. *Agile*, ID 34457.

¹⁸¹ ADLA, 7 R 4/377. Rôle de bord de l'*Agile* à partir de son départ d'Anvers.

¹⁸² Pour l'expédition de l'*Arthur* (Nantes-côte d'Afrique-Santiago de Cuba, ID 34485) en 1825, Pierre-Thomas Dennis, choisit comme capitaine John Williams, inscrit au quartier de Nantes, mais originaire de Charleston, une des capitales du second esclavage. Le New Yorkais à bord de l'*Agile* n'est pas le seul États-Unien à embarquer dans un navire de P.-T. Dennis allant débarquer des captifs à Cuba. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>. ADLA, 7 R 4/81. DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 371.

¹⁸³ Expédition armée à Anvers pour le compte de Pierre-Thomas Dennis dont nous avons mentionné précédemment. Nous le savons grâce à la consultation des registres des actes civil du consulat français de Santiago de Cuba. Centre des Archives diplomatiques de Nantes (désormais CADN), 186 EC/1.

Havane, où 250 captifs sont débarqués¹⁸⁴. Le binôme Pierre-Thomas Dennis et Guyot viennent d'avoir le navire la *Marie* condamné le 6 janvier 1824 pour avoir fait la traite à la Havane l'année précédente. Guyot est introuvable à Nantes lors de la condamnation du navire¹⁸⁵. Il est à Anvers, la plus discrète des villes impliquées dans la traite illégale vers Cuba où il avait trouvé refuge, et arme et commande encore une expédition pour le compte de P.-T. Dennis avec un équipage essentiellement étranger. Ainsi, dans la pratique, la participation des marins ne se résume pas aux Nantais. Les formes de participation à la traite transnationale vers la colonie espagnole sont très variées, nous l'avons vu pour l'exemple de la formation des équipages. Il s'agit maintenant d'observer comment les choix d'itinéraire empruntés par les négriers nantais s'inscrivent dans une logique d'évitement de la répression en haute mer.

B. Le départ de l'expédition : itinéraires fictifs et duplicité négrière (1817-1831)

Les négriers nantais entre 1817 et 1826 comptent sur la connivence voire l'implication des douaniers de Nantes. Afin de dissimuler la traite, les armateurs choisissent des routes alternatives ou créent des itinéraires fictifs. À partir de 1826, avec la surveillance accrue, les autorités portuaires se rendent compte que les destinations étrangères sont de plus en plus courantes dans les itinéraires choisis par les armateurs et empruntés par les capitaines.

1) Le port de Nantes : dernier refuge de l'armement illégal en France

Parmi les ports français, Nantes est le dernier à poursuivre dans l'armement illégal. Si les ports français participent à la traite illégale vers Cuba, Nantes est le dernier port français à continuer à mener des opérations. Entre 1817 et 1822, Nantes est la ville de départ de 42 des 79 voyages négriers sous pavillon français vers Cuba. Entre 1823 et 1831, la participation nantaise augmente considérablement, atteignant 63 de 84 voyages en incluant les expéditions dont le port de départ n'est pas Nantes mais impliquant des négriers de la ville¹⁸⁶. Selon les rapports britanniques, la corruption règne à Nantes : les

¹⁸⁴ Agile, ID 34457. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>. ADLA, 7 R 4/377.

¹⁸⁵ En août 1827, Guyot passé par la France est à Anvers où il prépare un armement. Il est sommé de venir en France, y vient. Le 27 novembre 1827, un jugement est rendu contre lui – il est interdit de commandement cinq ans après le fait. DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 244.

¹⁸⁶ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>. Après 1823, il y a un désintérêt des Havrais pour la traite illégale (la dernière expédition vers Cuba date de 1822). On observe en 1823 une césure quasi-définitive entre l'acharnement nantais à poursuivre la traite et l'apparent retrait havrais général de ce type de trafic, devenu désormais de plus en plus étroitement contrôlé par les autorités maritimes locales. DELOBETTE, Edouard, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, Thèse de doctorat, Université de Caen, 2005, p. 919.

correspondants émettent des critiques répétées à l'encontre des douaniers nantais qui accepteraient des pots-de-vin pour fermer les yeux¹⁸⁷. Les négriers nantais, connus dans toute leur ville, jouissent de privilèges garantis par la direction générale des douanes relativement aux marchandises de traite et à la surveillance des navires¹⁸⁸. Même après les rares cas de condamnation d'un capitaine pour délit de traite, les armateurs adoptent des stratégies pour contourner la loi. Celle de 1818 est fragile : les capitaines, s'ils étaient déchus de leur droit au commandement en qualité de capitaine, pouvaient poursuivre avec une autre qualité¹⁸⁹. Le témoignage d'Auguste de Staël sur la surveillance portuaire et les stratégies de dissimulation est révélatrice du phénomène:

Le Journal de la Morale chrétienne a signalé quelques uns des artifices au moyen desquels on élude la surveillance de l'autorité, et la loi évidemment illusoire qui prohibe la Traite. Prête nom qui s'embarque en qualité de capitaine du navire, alors que le véritable c'est le second ; On achète des matelots la promesse qu'ils mentiront sur le but de leur voyage devant le commissaire de la marine, apparemment pour s'assurer de leur fidélité par un double parjure. Des gens de digne foi m'ont assuré que les capitaines se procurent, à prix d'argent, des rôles d'équipage en blanc, mais déjà revêtus du timbre de l'administration, en sorte qu'il ne s'agit plus que de les remplir, et de contrefaire la signature du commissaire des classes, en ajoutant le crime de faux à tous les autres crimes dont la Traite se compose¹⁹⁰.

2) Commerce légitime, marchés étrangers et dissimulation

Les armateurs prennent le soin de dissimuler l'itinéraire ou la destination de l'expédition. Le tableau des destinations entre 1816 et 1823 ne précise pas les destinations en Afrique ; il est mentionné simplement « côte d'Afrique »¹⁹¹. Si la côte d'Afrique est mentionnée, c'est qu'il s'agit, dans leur discours, de faire du commerce d'huile de palme, par exemple. Or, entre 1814 et 1833, les navires nantais pratiquent fort rarement ce

¹⁸⁷ FORREST, Alan, *The Death of the French Atlantic : Trade, War, and Slavery in the Age of Abolition*, Oxford, Oxford University Press, 2020, p. 254. A Nantes, l'Angleterre entretenait un service consulaire consciencieux. Depuis 1816, les agents britanniques rendaient un compte strict des mouvements maritimes. En 1824, pour faciliter les observations, William Barnes établissait le consulat « sur le quai immédiatement en face de l'ancre des navires. » Il confiait au vice-consul Robert Mackintosh la rédaction d'inventaires et de rapports circonstanciés, nombre de négriers à quai, prêts à partir, pris par les croiseurs français, revenus sans encombre, en construction. Il était au fait des ordres de Paris et des moyens de protection des armateurs. DAGET, Serge, « Armateurs nantais et trafic négrier illégal : une histoire sans petite boîte verte », *Enquêtes et documents*, 1987, Centre de Recherches sur l'histoire du monde atlantique, tome XIII, Nantes, p. 80.

¹⁸⁸ DAGET, Serge, « Mentalité française et questions abolitionnistes : l'humanitarisme ambigu (1770 – 1850) », *Enquêtes et documents*, 1989, n° 16, p. 66.

¹⁸⁹ VIDALENC, Jean. « La traite négrière en France sous la Restauration 1814–1830 », *Actes du Quatre-Vingt-Onzième Congrès Nationale des Sociétés Savantes, Rennes, 1966, Section d'histoire moderne et contemporaine*, 1969, vol. 1, p. 206.

¹⁹⁰ DE STAËL-HOLSTEIN, Auguste-Louis, *Société de la morale chrétienne. Comité pour l'abolition de la traite des noirs*, Paris, Hachette Livre Bnf, (1826), 2012, p. 7.

¹⁹¹ DAGET, Serge, « Long cours et négriers nantais du trafic illégal, 1814-1833 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 1975, tome 62, n° 226-27, p. 102.

commerce¹⁹². En mentionnant « côte d’Afrique », ils justifient leur cargaison qui ne se distingue pas de celle d’une expédition pour faire du commerce légal sur la côte africaine¹⁹³. En revanche, la destination « côte d’Afrique » n’est pas systématique. Les négriers nantais utilisent des destinations variées pour justifier leur voyage. Les navires pratiquant la traite sont déclarés aller à La Havane, à Santiago de Cuba, à Rio, au Surinam, à Bourbon, à Cayenne ou aux Antilles françaises, par exemple¹⁹⁴. L’expédition de la *Marie*, armée par Pierre-Thomas Dennis en 1822, a comme destination officielle « Rio de la Plata et Buenos Ayres » alors que le bâtiment se rend à Galinhas, en Afrique, puis à Cuba pour débarquer les captifs¹⁹⁵. Le même armateur arme un autre navire cette même année, la *Confiance*, officiellement pour Sumatra, mais se rend sur la côte africaine puis débarque les captifs à Santiago de Cuba¹⁹⁶. Ainsi, les négriers se servent de destinations fictives ou omettent délibérément des escales dans l’itinéraire officiel pour camoufler leurs activités illégales. D’autres espaces de l’Atlantique, ou même d’Asie, sont intégrés dans le scénario imaginé par les négriers. Leur stratégie se fonde sur une réalité : depuis la Restauration le commerce maritime français profite des opportunités de commerce offertes par l’ouverture des marchés dans les Amériques, et se dirige de plus en plus vers l’Asie. Nicolas Fleury et François Demouy commandent en 1822 deux voyages à destination de Rio. Trois ans après, les deux sont capitaines d’expéditions négrières vers Cuba¹⁹⁷. En ce sens, l’artifice de la destination ou de l’itinéraire fictif part d’un constat basé sur la réalité : le port de Nantes est de plus en plus connecté à d’autres marchés étrangers depuis 1815. Les négriers se servent de cette intégration du port aux Amériques pour justifier leurs activités illégales.

3) Les autorités prennent conscience des détours en haute mer

¹⁹² DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l’histoire du monde atlantique, 1988, p. 3.

¹⁹³ VIDALENC, Jean. « La traite négrière en France sous la Restauration 1814–1830 », *Actes du Quatre-Vingt-Onzième Congrès Nationale des Sociétés Savantes, Rennes, 1966, Section d’histoire moderne et contemporaine*, 1969, vol. 1, p. 209.

¹⁹⁴ DAGET, Serge, « Long cours et négriers nantais du trafic illégal, 1814-1833 », *Revue française d’histoire d’outre-mer*, 1975, tome 62, n° 226-27, p. 103.

¹⁹⁵ La *Marie* (Nantes-Galinhas-Cuba, ID 345). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results> DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l’histoire du monde atlantique, 1988, p. 244.

¹⁹⁶ La *Confiance* (Nantes-Afrique-Santiago de Cuba, ID 34217). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>. DAGET, Serge, « Long cours et négriers nantais du trafic illégal, 1814-1833 », *Revue française d’histoire d’outre-mer*, 1975, tome 62, n° 226-27, p. 105.

¹⁹⁷ ADLA, 7 R 5/128-30 (Fleury). ADLA, 7 R 4/1107 (Demouy). Fleury commande l’*Éclair* (Nantes-Grand-Mensurado-La Havane, ID 2336) et Demouy commande le *Jeune Louis* (Nantes-River Brass-La Havane, ID 452). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>.

Si dans un premier temps la déclaration de la destination ne pose pas souvent de problème aux autorités, par ignorance ou, plutôt, par connivence, l'année 1826 est un tournant¹⁹⁸. Le gouvernement français commence à agir pour arrêter l'armement illégal à Nantes. C'est l'année où commence le déclin de la traite nantaise. Le gouvernement décide de réprimer sur place la préparation du trafic illégal. Nantes est le seul port de France où cela a lieu de façon systématique. Le 14 janvier 1826, la Cour de cassation rend un arrêt par lequel la préparation de la traite en France est définie comme participation effective au délit¹⁹⁹. En conséquence, un ordre ministériel institue une commission nantaise de répression locale, la commission Lachelier. Sa fonction est de déférer directement au ministère public nantais les navires qu'elle soupçonne à partir des critères ordinaires de la clause d'équipement.²⁰⁰ L'analyse du registre des délibérations donne une bonne compréhension des choix d'itinéraires alternatifs qui marquent la traite illégale nantaise vers Cuba. D'abord, les indications faites par les agents de la commission mettent au jour la diversité d'endroits qui forment l'unité spatiale de la traite : il ne s'agit pas simplement d'un trafic qui lie Nantes, la côte d'Afrique et Cuba. D'autres espaces de l'Atlantique sont intégrés dans le déroulement des expéditions – comme les petites antilles danoises, néerlandaises ou suédoises. Grâce aux investigations des agents, les espaces habituellement fréquentés par les négriers lors de leurs expéditions vers Cuba sont révélés. Les agents sont au courant des itinéraires : ils basent leurs soupçons sur la réputation de tel lieu comme contribuant d'une certaine manière aux opérations nantaises. L'avis sur la préparation du navire *Les Amis*, armé par Louis Bureau en 1826, signale que les motifs de soupçons reposent sur le fait que la majeure partie des objets qui doivent composer la cargaison sont propres au commerce illicite de la traite, et à celui, non-prohibé, de la troque et enfin que sa destination pour une colonie étrangère, où conséquemment il sera hors de toute surveillance française, viennent encore donner plus de force à la suspicion qu'il inspire²⁰¹. La destination mentionnée, l'île de Saint-Thomas (colonie danoise) est vue comme un possible indicateur de commerce illégal²⁰². Les

¹⁹⁸ En janvier 1824, Macaulay, correspondant britannique, voit 36 navires à Nantes, si manifestement destinés au trafic que « rien d'autre que la cécité volontaire... des fonctionnaires publics locaux » ne pouvait empêcher la reconnaissance de leur objectif. KIELSTRA, Paul Michael, *The Politics of Slave Trade Suppression in Britain and in France, 1814-1848. Diplomacy, Morality and Economics*, Basingstock et New York, Palgrave Macmillan, 2000, p. 125.

¹⁹⁹ DAGET, Serge, « Long cours et négriers nantais du trafic illégal, 1814-1833 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 1975, tome 62, n° 226-27, p. 115.

²⁰⁰ *Ibid*, p. 116.

²⁰¹ ADLA 7 R 1/1424.

²⁰² Le navire n'a pas eu son départ empêché. En effet, il s'agissait d'un navire de traite : les captifs sont débarqués à Saint-Thomas. *Les Amis*, ID 34547. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

autorités sont au courant des changements d'itinéraires et d'escales au milieu du trajet. Pour l'historien, c'est une confirmation du fait que certains endroits de l'Atlantique sont considérés comme associés à la traite illégale nantaise. En l'occurrence, Saint-Thomas est un point d'escale habituel des Nantais qui se rendent à Cuba. Autrement dit, les agents du gouvernement savent qu'une bonne partie des négriers français se rendent à Cuba, destination étrangère, et associent le choix d'une destination comme celle de la colonie espagnole, à une tentative de d'échapper à la surveillance française.

4) La réaction des négriers face à la surveillance accrue : armer depuis l'outre-mer

Les négriers nantais voient leur négoce avec Cuba remis en question par la commission. En témoigne la lettre envoyée le 14 septembre 1826 par Alexandre Sallier-Dupin à Juara & Martel de La Havane :

Les nouvelles du dehors ne sont pas très favorables. Plusieurs expéditions sont très en retard, d'autres paraissent éprouver de grandes contrariétés, Le *Ceyron* a vu son état-major massacré par l'équipage, le *Chasseur* est séquestré à la Martinique. La situation ici commence à nous faire craindre à la fin de ces spéculations pour notre port qui autrefois semblait privilégié, mais qui n'offre pas maintenant autant de facilités. Nos administrateurs ont, paraît-il, de nouvelles instructions qu'ils suivent avec une telle rigidité qu'un bâtiment aujourd'hui prêt à prendre la mer ne peut sortir parce qu'il est soupçonné. L'armateur vient de protester judiciairement contre cette mesure d'autant plus arbitraire que, connaissant sa destination, on ne devait pas lui permettre d'embarquer sa cargaison et de faire son équipage si au moment de partir on se proposait de mettre l'embargo sur son bâtiment et d'empêcher son expédition... Nous attendons avec impatience le résultat de cette démarche contre les administrateurs. Cette circonstance dont nous n'avions pas encore vu de semblable, donne de l'inquiétude à tous, particulièrement à ceux qui ont des navires en chantier et des cargaisons commandées. Quelques personnes pensent cependant que ces contrariétés seront de courte durée. Je le désire pour le bien de notre place et aurai soin de vous aviser de ce qui arrivera²⁰³.

Le lendemain, Lecour écrit à son fils Adolphe alors à Cuba depuis Nantes:

Les armements pour la traite n'ont point eu lieu ici. Beaucoup de navires sont partis pour divers ports des Antilles afin d'aviser si ils pourront y armer pour faire le même voyage... attendu les entraves multiples qui nous assiègent ici. Une cédula espagnole rendue à Madrid ordonne la défense expresse d'introduction dans tous les ports coloniaux appartenant à cette puissance, avec récompense au dénonciateur et même liberté à l'esclave qui dénoncera (...) Les difficultés croissent tous les jours pour ces sortes de voyages²⁰⁴.

La lettre de Lecour témoigne d'un changement important dans la place nantaise : il affirme que « beaucoup de navires sont partis pour divers ports des Antilles afin d'aviser si ils pourront y armer pour faire le même voyage ». Les négriers nantais,

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIIIe siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994, p. 312.

²⁰⁴ *Ibid*, p. 313.

conscients de la difficulté d'armer des expéditions depuis leur port d'attache, cherchent des partenaires dans les Antilles pour lancer les expéditions négrières vers la colonie espagnole. Autrement dit, si le trafic depuis le port de Nantes vers l'île chute drastiquement à partir de 1826, l'implication des Nantais dans ce trafic se poursuit. L'hypothèse est qu'ils ont essayé de participer à l'armement depuis d'autres ports. À partir de 1827, la traite illégale française persiste : sur la *slavevoyages*, 132 expéditions sont répertoriées²⁰⁵. Mais il s'agit de la période de la traite française la plus méconnue car les informations sont souvent lacunaires. Une tendance est néanmoins claire : les armements se font de plus en plus depuis les ports antillais. L'hypothèse est qu'une partie de ces expéditions a comme destination Cuba et que les négriers nantais continuent à investir mais comme actionnaires, en prenant des intérêts mais il est difficile de la vérifier, pour l'instant. La participation des Antilles dans la traite illégale vers Cuba nous invite à étudier les possibles interactions entre Nantes et d'autres espaces de l'Atlantique pendant l'expédition. Dans un second chapitre, nous allons explorer l'intégration des différentes parties de l'Atlantique et des acteurs d'origines diverses tout au long de l'opération illégale, depuis le départ de l'Europe jusqu'à son retour.

²⁰⁵ <https://www.slavevoyages.org/voyages/IcyvGugI>

CHAPITRE II – Déroulement du commerce, traversée atlantique et retours (1817-1831)

Le commerce triangulaire est un modèle de plus en plus contesté par les historiens²⁰⁶. Lorsqu'il s'agit de la traite du second esclavage, le schéma réducteur est encore plus inadapté. Entre 1815 et 1831, les deux principales destinations négrières du monde sont Brésil et Cuba. Dans les deux cas, le commerce bilatéral, mené depuis les Amériques, domine largement. Le principal port européen d'armement à la traite pendant la période est précisément Nantes²⁰⁷. Ainsi, la traite nantaise est une des rares survivances de ce qu'on appelait le commerce triangulaire. Néanmoins, un trafic qui serait *a priori* confiné à l'itinéraire « Nantes – côte d'Afrique – Cuba – Nantes » présente une complexité beaucoup plus importante. En réalité, le trafic dépasse largement le cadre de ces trois lieux de l'Atlantique. Du départ du navire de son port d'attache jusqu'à l'écoulement de la cargaison de retour, plusieurs fragments de l'Atlantique interagissent. Ainsi, il s'agit dans un premier temps d'analyser comment les escales et les interactions de l'étape africaine dépassent le cadre, les espaces et les acteurs sous souveraineté française. Ensuite, dans les Caraïbes, tout un ensemble d'espaces, appartenant à diverses nations, composent une mosaïque sur laquelle les trafiquants nantais se reposent avant et après avoir finalement effectué le débarquement illégal des captifs à Cuba. À Cuba, les chaînes qui lient investisseurs européens et acheteurs demeurant à la colonie espagnole se reconstruisent grâce au contournement de la loi. Enfin, toujours par la dissimulation, les négriers parviennent à interagir avec d'autres espaces atlantiques afin de « blanchir » l'expédition et livrer le produit si attendu par l'Europe : la marchandise issue du travail servile.

1. Ancien commerce, nouveaux itinéraires et acteurs : la traite sur la côte africaine (1817-1831)

Les trafiquants nantais qui se rendent sur la côte africaine pour faire la traite, s'orientent vers des marchés peu fréquentés jusqu'alors par les négriers français. Dans ces espaces, si les modalités de l'échange commercial renvoient à des pratiques

²⁰⁶ Depuis les années 1940, des générations d'historiens, de Luiz Viana Filho à Luiz Felipe de Alencastro, en passant Pierre Verger et David Eltis, remettent en cause le modèle d'un commerce triangulaire. Les limites du schéma font objet d'un article récent. CAMPBELL, Sophie, « An appeal to supersede the slave trade triangle in British museums », *Atlantic Studies*, 2023, vol. 20, n°1, p. 33-57.

²⁰⁷ Nantes, avec 290 expéditions armées, est derrière les ports brésiliens (Rio de Janeiro, Bahia et Pernambuco) et celui de La Havane. En Europe, Nantes dépasse largement le deuxième principal port, Lisbonne, avec ses 82 expéditions. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#visualization>.

anciennes, les acteurs et les frontières ne sont plus les mêmes que ceux de la traite du XVIIIe siècle. Ainsi, à cause de la surveillance des croiseurs de répression, les bâtiments nantais font la traite dans des espaces qui sont loin de la zone d'influence française et probablement avec des acteurs ayant des liens avec Cuba.

A. Détours dans l'Atlantique et destination étrangère en Afrique (1817-1831)

Face aux mécanismes de répression mis en place dans le port d'attache et dans les eaux africaines, les bâtiments nantais font parfois des escales avant de compléter leur cargaison et ensuite acheter les captifs sur la côte africaine. Loin des eaux sous influence française, les navires privilégient de plus en plus des sites de traite nouveaux.

1) Les détournements avant d'arriver sur la côte africaine

Avant de partir directement en direction de la côte africaine depuis le port de Nantes, certains navires effectuent des détours. En 1819, Ducoudray-Bourgault arme avec Pie Miró & Cie l'*Irène*, commandé par Jean-Julien Paqué. Le bâtiment part de Nantes en direction de Bonny, côte d'Afrique, où 171 captifs sont achetés et puis 150 captifs sont débarqués à La Havane l'année suivante²⁰⁸. Les marins ne sont pas informés, au départ, de la destination négrière du navire. Ils l'apprennent à « 80 lieues en mer ». Ils restent treize jours à La Corogne, chargent des fers et des marchandises pour Saint-Philippe de Benguela, dans la possession portugaise au sud de la côte de l'Angola²⁰⁹. L'escale avant d'entrer dans les eaux africaines sous surveillance des croiseurs de répression s'explique pour deux raisons. Premièrement, il s'agit d'une manière de compléter la cargaison. Embarquer certains objets qui sont directement associés à la traite, comme les fers à esclaves, s'avère une opération risquée. Parfois, il vaut mieux les acheter une fois que le navire est expédié, loin de la surveillance portuaire. De cette manière, une part de la cargaison provient de Nantes et l'autre est expédiée depuis le port galicien. Cette pratique témoigne d'une possible caractéristique des opérations menées en coentreprise entre un armateur français et un armateur étranger, en l'occurrence, espagnol, installé à La

²⁰⁸ L'*Irène* (Nantes-Bonny-La Havane, ID 34100). Pie Miró & Cie est un des principaux négriers de Cuba à la fin des années 1810. Entre 1816 et 1820, la société arme 19 expéditions vers La Havane. Nous ne disposons plus d'informations à propos de cet acteur. Jean-Julien Paqué commande une deuxième expédition illégale deux ans après, pour le compte de Pierre-Thomas Dennis vers Santiago de Cuba (La *Confiance*, ID 34217). En 1836 un « Juan Julian Paqué » commande la *Tridente* (ID 2505), bâtiment construit à New York et armé à Santiago de Cuba pour une expédition négrière. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>.

²⁰⁹ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 73.

Havane²¹⁰. Deuxièmement, en 1815, les abolitionnistes et les fonctionnaires consulaires britanniques informent Londres que des navires partant de Nantes font escale à La Corogne afin d'adopter une fausse nationalité espagnole²¹¹. Les liens entre Nantes et la ville espagnole ne s'arrêtent pas à la construction des navires à Nantes pour le compte des négriers galiciens. Selon les accusations britanniques, les négriers nantais se procuraient de faux papiers espagnols afin d'échapper à la répression. Au-delà de La Corogne, à Madère fonctionne aussi une fabrique de faux papiers de bord²¹². Si l'achat des faux papiers de bord et d'une fausse nationalité se font plus souvent aux Antilles, nous le verrons plus tard, cette stratégie de dissimulation de l'identité du navire et des officiers se fait aussi en Europe ou sur les îles atlantiques avant que le bâtiment ne rentre dans des eaux *a priori* surveillées. Il s'agit d'une pratique courante, mais pas systématique car, finalement, au moins jusqu'au milieu des années 1820, le trafiquant nantais ne s'expose pas à des forts risques en haute mer grâce à l'inefficacité des croiseurs de répression.

2) L'inefficacité des croiseurs de répression en haute mer

La croisière de répression française de la traite est instituée en juin 1818 sous l'autorité d'une ordonnance royale. Néanmoins, entre 1818 et 1822, période où la moitié des expéditions nantaises vers Cuba ont lieu, la croisière navigue, observe, visite, mais ne réprime pas²¹³. La notion de résistance active aux faibles impulsions abolitionnistes officielles n'est pas à exclure, du moins avant l'ordre de 1823 qui décide de la mobilisation générale de la Marine contre les négriers nationaux²¹⁴. La France, depuis 1815, refuse un accord avec la Grande-Bretagne qui permettrait de mettre un place un traité bilatéral garantissant le droit de visite réciproque²¹⁵. Il s'agit, du point de vue des Affaires étrangères, d'affirmer la souveraineté française face à la police des mers anglaise. L'inefficacité de la croisière française entre 1818 et 1822 dépend autant de la volonté des

²¹⁰ Nous avons explicité les liens entre Ducoudray-Bourgault et les négociants de la place de la Corogne, en Espagne au début de notre mémoire, lorsqu'on explique les relations entre le négrier nantais et Juan Francisco Barrié, le plus important négrier de l'histoire du port galicien. Néanmoins, Pie Miró & Cie est un négociant qui arme des expéditions depuis La Havane.

²¹¹ KIELSTRA, Paul Michael, *The Politics of Slave Trade Suppression in Britain and in France, 1814-1848. Diplomacy, Morality and Economics*, Basingstock et New York, Palgrave Macmillan, 2000, p. 61.

²¹² VIGNOLS, Léon, *Une expédition négrière en 1821 d'après son registre de bord*, Paris, Ernest Leroux, 1928, p. 271.

²¹³ DAGET, Serge, « Long cours et négriers nantais du trafic illégal, 1814-1833 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 1975, tome 62, n° 226-27, p. 108.

²¹⁴ DAGET, Serge, « Mentalité française et questions abolitionnistes : l'humanitarisme ambigu (1770 – 1850) », *Enquêtes et documents*, 1989, n° 16, p. 69.

²¹⁵ DAGET, Serge, « Tactiques, stratégies et effets du droit de visite » dans *De la traite à l'esclavage. Actes du Colloque international sur la traite des Noirs, Nantes, 1985*, Centre de recherche sur l'Histoire du monde atlantique, Société Française d'histoire d'outre-mer, tome II, 1988, p. 345.

exécuteurs de la surveillance sur la côte les ordres émis par Paris. Sur la côte, les marins vaincus par l'Angleterre devaient suivre des ordres du gouvernement de la Restauration mis en place en partie par l'Angleterre²¹⁶. S. Daget a retrouvé quinze exemples qui démontrent que des frères et d'autres membres de la même famille sont répartis entre la marine royale et la branche de la marine marchande impliquée dans la traite. Il est plausible que le sentiment de famille ou l'esprit de corps qui régissait le comportement en mer ait été prépondérant en mer²¹⁷. Au-delà de l'inefficacité de l'action, un problème réside dans la conception même de la croisière. Il s'agit d'un système de répression partielle, dont l'objectif principal est de faire cesser la traite dans les eaux africaines sous influence française, ce qui laisse entendre qu'elle peut bien continuer ailleurs. Selon les commandants de la station navale de Gorée en 1820, la « côte d'Afrique » se situe entre Portendick (dans l'actuelle Mauritanie) et Casamance (dans l'actuel Sénégal)²¹⁸. Il s'agit d'une région assez restreinte par rapport à l'étendue de la côte occidentale africaine où les négriers peuvent opérer. En plus, ceux-ci accumulent depuis des décennies des connaissances sur la navigation et la géographie de la côte occidentale d'Afrique. Ce n'est pas le cas des officiers de la croisière de répression. Leurs références sont limitées aux sites ou aux régions où la France a historiquement marqué sa présence²¹⁹. Dans le cadre de la traite illégale nantaise, les sites privilégiés sont au sud des eaux sous influence française. Ils se situent vers la zone d'influence britannique, ce qui est curieux car même si le pavillon français n'était pas soumis à la répression britannique, leurs croiseurs captureraient tout de même les navires français²²⁰.

²¹⁶ DAGET, Serge, « France, Suppression of the Illegal Trade, and England, 1817-1850 » dans ELTIS, David, WALVIN, James (dir.), *The Abolition of the Atlantic Slave Trade: Origins and Effects in Europe, Africa and the Americas*, Madison, University of Wisconsin Press, 1982, p. 195.

²¹⁷ *Ibid.*, p. 196. Le milieu maritime, qu'il soit du côté de la répression ou du côté négrier, partage l'anglophobie. « Les cuisantes défaites navales de la Révolution et de l'Empire ont ravivé l'hostilité des marins vis-à-vis de l'Angleterre. Sur les 107 capitaines négriers récidivistes de la traite illégale française, une trentaine ont obtenu leur brevet entre 1799 et 1809. » PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Nantes au temps de la traite des Noirs*, Paris, Fayard, 2014, p. 210.

²¹⁸ DAGET, Serge, « Tactiques, stratégies et effets du droit de visite » dans *De la traite à l'esclavage. Actes du Colloque international sur la traite des Noirs, Nantes, 1985*, Centre de recherche sur l'Histoire du monde atlantique, Société Française d'histoire d'outre-mer, tome II, 1988, p. 349.

²¹⁹ *Ibid.*

²²⁰ La lettre envoyée par Alexandre-Sallier Dupin à une maison de Bordeaux témoigne de cette réalité 1825: « Rien de nouveau, si ce n'est la prise de cinq navires annoncés avoir été arrêtés à la côte par une frégate anglaise. Les circonstances de cet événement ne peuvent que donner des grandes craintes pour l'avenir; les navires étaient en traite sur un lieu nouvellement concédé par les naturels aux Anglais et c'est en prenant possession que la frégate a fait la capture; un seul de ces navires appartenait à notre port. » PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIII^e siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994, p. 312.

3) Réorientation vers des nouveaux sites de prédilection

Les sites le plus fréquentés par les Nantais se trouvent dans la région de la baie du Biafra. La région représentait moins de 4% des expéditions françaises au XVIIIe siècle, alors qu'entre le début de 1820 et novembre 1821, selon le capitaine Leeke, commandant d'un croiseur britannique dans ces eaux, 177 négriers dont « plus de la moitié était sous pavillon français » avaient quitté la rivière de Calabar²²¹. Si les estimations semblent fantaisistes, cela témoigne cependant d'une forte présence. Les sites les plus fréquentés par les Nantais à destination de Cuba étaient Bonny, Calabar, les deux dans le Biafra, Saint-Thomé, et Galinhas²²². La baie, située autour de l'actuel Nigeria, est très fréquenté par les Britanniques et les Portugais au XVIIIe siècle et se situe à la proximité de la région la plus densément peuplé d'Afrique²²³. Les prix plus bas à Bonny et à Calabar, par rapport à d'autres ports du littoral africain, en sont une conséquence. L'embarquement de captifs se fait dans les deltas et estuaires de fleuves facilement accessibles depuis la mer²²⁴. Les Nantais fréquentent aussi la côte du Sierra Leone, où se trouve Galinhas, ainsi que Sherbro, Rio Pongo et Rio Núñez. L'île de Saint-Thomé, deuxième site de prédilection des Nantais, est une colonie portugaise située dans le golfe de Guinée, région plus vaste où se trouve la baie du Biafra²²⁵. En comparant les sites les plus fréquentés par les négriers hispano-cubains et les négriers nantais impliqués dans le trafic vers Cuba, il apparaît qu'ils privilégient les mêmes lieux de traite. Les deux principaux sites choisis

²²¹ Rapport du capitaine Leeke, commandant du H.M.S. sloop Myrmidon à Sir R. Mends, commandant la station anglaise. 7 novembre 1821. « De la rivière du Calabar, on fait voile, dans les dix-huit mois qui viennent de s'écouler (début 1820 à novembre 1821), 177 navires chargés d'esclaves. Plus de la moitié était sous pavillon français (...) Les renseignements m'ont été fournis, non seulement par les rois et chefs du pays, mais encore des témoins oculaires des embarquements. Ainsi, vous voyez que ce commerce cruel a été porté à un degré d'activité qui surpasse toute croyance. Les 177 navires dont je viens de parler, ajoutés aux 126 dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, comme ayant fait voile de la rivière de Bonny de juillet à novembre 1820, aux 66 qui ont fait voile cette année du même point, et à plus de 55 partis de Bimbia (Fernando Pô) et Carmeroons (le cap Cameroun), nous donnent un total de 424 plusieurs desquels avaient de 500 à 1 000 esclaves à bord. En supposant chaque navire, l'un dans l'autre, chargé de 250 esclaves, nous aurons un total de 106 000 Africains exportés dans l'espace de dix-huit mois des côtes nord de Biafra, par des navires dont le plus grand nombre arboraient le pavillon français ». DAGET, Serge, *La France et l'abolition de la traite des Noirs de 1814 à 1831*, Thèse de doctorat de troisième cycle, Université de Paris, 1969, p. 252. George Collier, commandant de croiseur britannique, estime en 1820 que « dans les derniers 14 mois », 40 000 captifs étaient importés en Afrique par des navires français. FRANCO, José Luciano, *Comercio clandestino de esclavos*, La Havane, Editorial de Ciencias Sociales, 1985, p. 195.

²²² <https://www.slavevoyages.org/voyages/ls2JZbtc>

²²³ DAGET, Serge, « A Vieux-Calabar, en 1825 : L'expédition du *Charles* (ou de l'*Eugène*) comme élément du modèle de la traite négrière illégale » dans *Études africaines offertes à Henri Bruschwig* (Publié avec le concours de la Fondation de la Maison des Sciences de l'Homme), Paris, EHESS, 1982, p. 127.

²²⁴ ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987, p. 171.

²²⁵ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Les traites négrières : Essai d'histoire globale*. Paris, Folio Histoire, 2006, p. 225. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

par les navires espagnols étaient Saint-Thomé et Galinhas, deux des quatre principaux sites choisis par les navires en provenance de Nantes²²⁶. Ce constat nous invite à nous interroger sur les possibles interactions entre trafiquants en provenance de La Havane et en provenance de Nantes sur les sites de traite. Le comptoir de Galinhas est possiblement un endroit de rencontre entre eux. Situé dans la partie sud du Sierra Leone, se trouve la première factorerie financée depuis La Havane, dans les années 1810²²⁷. Grâce au transfert d'expertise états-unien au long de cette décennie, les expéditions armées depuis La Havane par les négociants locaux à destination de Galinhas se font de manière régulière²²⁸. Entre 1821 et 1826, période d'apogée de la traite nantaise vers Cuba, le nombre d'embarquements de captifs triple à Galinhas par rapport à la période entre 1815 et 1820. La croissance économique attire de plus en plus de navires et de marchands. En 1822, un visiteur français constate la présence de 14 à 16 colons blancs, la plupart d'entre eux Britanniques, États-Uniens et Espagnols²²⁹. La forte présence de négriers en provenance à la fois de La Havane et de Nantes à pose question sur les échanges qui auraient pu y avoir lieu. En confrontant les expéditions sous pavillon espagnol ou français, nous constatons que les trafiquants nantais sont présents à Galinhas entre 1820 et 1822, au moment où la présence des trafiquants hispano-cubains chute drastiquement²³⁰. Si les trafiquants espagnols en provenance de Cuba ne sont globalement pas présents au même moment que les nantais, la factorerie tenue par les marchands cubains est bien installée. Ainsi, l'hypothèse est que les Français sont des remplaçants des trafiquants espagnols dans ce site marchand havanais en Afrique pendant la période. Nous estimons que les trafiquants nantais obtiennent des informations sur les conditions du marché cubain lors des échanges à Galinhas, puisqu'il s'agit d'un endroit de forte présence de marchands espagnols liés à La Havane. En outre, D. Eltis suggère que les négriers nantais acceptent des captifs en fret des négociants cubains en Afrique²³¹. Cette suggestion corrobore notre hypothèse selon laquelle lors de la chute des expéditions armées depuis Cuba vers la côte

²²⁶ <https://www.slavevoyages.org/voyages/5wXAmSoD>

²²⁷ Les Hispano-Cubains se sont installés à Galinhas en 1817 et à Lagos en 1821. ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987, p. 57.

²²⁸ FELIPE-GONZALEZ, Jorge, « The Transatlantic Slave Trade and the Foundation of the Kingdom of Galinhas in Southern Sierra Leone, 1790-1820 », *The Journal of African History*, 2021, vol. 62, p. 328.

²²⁹ *Ibid*, p. 339.

²³⁰ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>

²³¹ « Once on the African coast, French ships, protected to a large extent from the British navy, traded in the old manner. This involved calling at several locations and trading with independent factors, African headmen or (at St. Louis and Goree) their own agents, though there is a suggestion that French ships accepted slaves on freight from Cuban traders in Africa. » ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987, p. 160.

d’Afrique entre 1820 et 1823, les négriers français achètent les captifs des factoreries cubaines, habituellement chargées d’approvisionner les navires espagnols. Au-delà de la présence de marchands espagnols en raison de l’installation de la factorerie de Gallinas, financée par le capital havanais, le témoignage du visiteur français souligne la présence de marchands états-uniens et britanniques. Nous allons maintenant voir à quel point l’interaction entre les trafiquants nantais et les marchands de ces nations sont possibles lors des échanges commerciaux sur la côte africaine.

B. Les échanges commerciaux sur la côte : trafiquants nantais, trafiquants africains et intermédiaires européens (1817-1831)

Grâce au travail de trois historiens français de trois générations différentes, Léon Vignols, Serge Daget et Éric Saugera, nous disposons d’informations concernant le déroulement des affaires sur la côte africaine. Chacun d’entre eux a publié un travail qui décrit les sites de Bonny, pour L. Vignols, Calabar pour S. Daget, et Galinhas pour E. Saugera. Il s’agit de trois des quatre principaux sites de traite fréquentés par les Nantais à destination de Cuba. Nous allons montrer comment les négociations se déroulent et mettre en lumière la participation d’intermédiaires et courtiers européens dans cette affaire.

1) L’entrée en contact facilitée par les Européens

D’abord, commençons par l’exemple du *Constant*, qui se rend à la traite à Galinhas. Le capitaine Sidoine part le 7 novembre 1823 de Nantes comme second capitaine sur le navire qui fait la traite à Galinhas puis touche Santiago de Cuba et désarme à Anvers²³². Dès l’arrivée sur le site, le navire croise deux autres bâtiments négriers français à destination de Cuba. L’*Adolphe* et la *Sophie* sont à Galinhas au même moment²³³. Arrivés à Galinhas, Sidoine descend à terre avec le capitaine et lui sert d’interprète du roi du pays, Siacca, qui avait du poids dans la traite locale²³⁴. Un contrat écrit directement entre les deux parties est rédigé par le secrétaire de Siacca, un Anglais. Il s’engage à fournir 105 captifs dans un délai d’un mois et demi. L’attente permet aux trafiquants de prospecter d’autres sites de traite le long de la côte vers le sud et de revenir à Galinhas ensuite dans

²³² SAUGERA, « De Sidoine à Raphel, ou les lettres d’un capitaine négrier à sa femme pendant la traite illégale, 1824-1831 » dans HUBERT Gerbeau, SAUGERA, Éric (dir.), *La dernière traite : Fragments d’histoire en hommage à Serge Daget*, Paris, Société française d’histoire d’outre-mer, 1994, p. 121.

²³³ *Ibid*, p. 126. L’*Adolphe* (Saint-Malo-Galinhas-La Havane, ID 343) et la *Sophie* (Nantes-Afrique-Cuba, ID 34666). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

²³⁴ SAUGERA, « De Sidoine à Raphel, ou les lettres d’un capitaine négrier à sa femme pendant la traite illégale, 1824-1831 » dans HUBERT Gerbeau, SAUGERA, Éric (dir.), *La dernière traite : Fragments d’histoire en hommage à Serge Daget*, Paris, Société française d’histoire d’outre-mer, 1994, p. 131.

l'espoir de trouver des sites où ils pourraient échanger le reste de leurs marchandises contre des captifs²³⁵. Les échanges sont ainsi introduits par un des membres de l'équipage, qui sert d'interprète au roi, principal trafiquant de la place, puis ensuite un compromis est trouvé et un contrat signé grâce au secrétaire du roi, un Anglais. Il s'agit ici d'une affaire qui se déroule entre le Nantais et le roi africain par l'intermédiaire d'un Anglais qui travaille pour le compte du roi Siacca. Il est possible ainsi d'observer une continuité entre les pratiques concernant les échanges commerciaux du XVIIIe au XIXe siècle²³⁶. Le fait le plus remarquable est de savoir que dans un royaume situé dans la zone d'influence britannique, le Sierra-Leone, où se situe la principale cour de jugement de négriers capturés par les Britanniques, un Anglais travaille pour le compte du principal trafiquant du site. Il existe d'autres Européens ayant joué un rôle d'intermédiaire entre les trafiquants nantais et les trafiquants africains. Le cas de *l'Actif*, étudié par Léon Vignols en témoigne. Le bâtiment armé à Paimboeuf en 1821, a comme destination de traite le principal site fréquenté par les Nantais, Bonny²³⁷. L'endroit se situe dans le petit royaume de Nouveau-Calabar, dans la baie du Biafra²³⁸. Lorsque le navire atteint les parages, pour activer les opérations de traite le capitaine envoie à terre son second et le présente au roi²³⁹. Après avoir perçu la coutume – les marchandises demandées pour ouvrir les négociations – le roi se montre favorable au début des négociations. Entre temps, le second capitaine en profite pour visiter Bonny et affirme que le Calabar est connu pour la facilité que les trafiquants ont de traiter car il s'agit du meilleur marché de captifs²⁴⁰. Entre le trafiquant nantais et le roi local, intervient souvent la figure du courtier, qui sert d'intermédiaire. C'est lui qui analyse les marchandises européennes et opère une sélection de produits et sert aussi d'interprète pour parler avec les trafiquants européens²⁴¹. Parmi les courtiers présents à Bonny lors de l'arrivée de *l'Actif*, il y a huit Anglais, un Hollandais, un

²³⁵ *Ibid*, p. 132.

²³⁶ ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987, p. 160.

²³⁷ Nous ignorons la destination finale de *l'Actif*, il ne s'agit pas forcément de Cuba, même si la destination la plus courante dans cette année. (ID 34203). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

²³⁸ VIGNOLS, Léon, *Une expédition négrière en 1821 d'après son registre de bord*, Paris, Ernest Leroux, p. 272.

²³⁹ *Ibid*, p. 276.

²⁴⁰ *Ibid*, p. 277.

²⁴¹ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Les traites négrières : Essai d'histoire globale*. Paris, Folio Histoire, 2006, p. 148. MICHON, Bernard, « Capitaines de navire et traite des Noirs. Approche des négociations africaines à partir du cas nantais au XVIIIe siècle » dans BUTI, Gilbert, LO BASSO, Lucas, RAVEUX, Olivier (dir.), *Entrepreneurs de mers. Capitaines et marinières du XVIe au XIXe siècle*, Paris, Riveneuve, 2017, p. 219.

Espagnol et peut-être un Français²⁴². C'est aussi grâce au rôle de ces acteurs que les négociations de traite sont possibles.

2) Trafiquants nantais et facteurs cubains : une enquête à mener

Les échanges commerciaux se basent sur l'échange des marchandises transportées d'Europe contre des captifs disponibles sur la côte. Les courtiers liés aux trafiquants africains analysent les marchandises européennes d'une part, et le capitaine ou, plus souvent, le second capitaine, d'autre part, débarque pour choisir les captifs qu'ils ont l'intention d'acheter²⁴³. Ensuite, le trafiquant africain s'engage à délivrer les captifs dans un délais donné²⁴⁴. Selon la disponibilité d'approvisionnement du trafiquant africain, les navires nantais doivent se déplacer sur la côte afin de compléter leur cargaison²⁴⁵. L'*Hyppolite*, négrier nantais condamné pour trafic à Santiago de Cuba, achète des captifs à Bonny, Brass River et au Cameroun²⁴⁶. Souvent, les trafiquants nantais ont leur grand fournisseur de prédilection, avec qui ils sont habitués à traiter. Néanmoins, en fonction de la disponibilité des captifs, ils se redirigent vers des petits fournisseurs, qui les aident à compléter la cargaison sollicitée par l'armateur²⁴⁷. Le prix des captifs dépend à la fois de la valeur que le demandeur, le trafiquant africain, attache à certains d'entre eux et du prix facturé pour ces marchandises au port de départ. Il est souvent élastique, fluctuant selon la demande, la saison, les stocks disponibles à la vente, l'âge, le sexe et les conditions physiques du captif.²⁴⁸ Un homme adulte coûte l'équivalent de 150 F à Bonny en 1815, par exemple²⁴⁹. L'ensemble des marchandises en provenance d'Europe ont un prix qui équivaut à une quantité donnée de barres, monnaie locale courante sur la côte

²⁴² VIGNOLS, Léon, *Une expédition négrière en 1821 d'après son registre de bord*, Paris, Ernest Leroux, p. 287.

²⁴³ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Les traites négrières : Essai d'histoire globale*. Paris, Folio Histoire, 2006, p. 148.

²⁴⁴ LA HAUSSE DE LALOUVIÈRE, Joseph, « A Business Archive of the French Illegal Slave Trade in the Nineteenth Century », *Past and Present*, 252 (1), 2021, p. 153.

²⁴⁵ ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987, p. 160.

²⁴⁶ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 396. *Hyppolite* (Nantes-Afrique-Santiago de Cuba, ID 34512) en 1826. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

²⁴⁷ DAGET, Serge, « A Vieux-Calabar, en 1825 : L'expédition du *Charles* (ou de l'*Eugène*) comme élément du modèle de la traite négrière illégale » dans *Études africaines offertes à Henri Bruschwig* (Publié avec le concours de la Fondation de la Maison des Sciences de l'Homme), Paris, EHESS, 1982, p. 127.

²⁴⁸ RENAULT François, DAGET, Serge, *Les traites négrières en Afrique*, Paris, Karthala, 1992, p. 93. DAGET, Serge, « A Vieux-Calabar, en 1825 : L'expédition du *Charles* (ou de l'*Eugène*) comme élément du modèle de la traite négrière illégale » dans *Études africaines offertes à Henri Bruschwig* (Publié avec le concours de la Fondation de la Maison des Sciences de l'Homme), Paris, EHESS, 1982, p. 121.

²⁴⁹ SAUGERA, Éric, « Une expédition négrière nantaise sous la Restauration : les comptes du *Cultivateur*, 1814-1818 », *Enquêtes et documents*, 1989, n° 16, p. 16.

d’Afrique²⁵⁰. Après la conversion, le trafiquant africain s’engage à livrer une telle quantité de captifs qui équivaut à la valeur totale de marchandises européennes en barres²⁵¹. En somme, l’étape africaine de la traite est celle où il y a le moins d’évolution par rapport à la période précédente : les échanges commerciaux se déroulent comme au XVIII^e siècle. Les changements les plus considérables se font au niveau du choix des sites et des partenaires commerciaux. Comme le souligne D. Eltis, la traite se développe là où les conditions politiques africaines lui permettent de se développer²⁵². La stabilité politique du royaume de Galinhas dans les années 1820 entraîne, par exemple, la croissance économique qui attire davantage les trafiquants nantais. Au-delà des conditions politiques africaines, compte aussi la mise en place de factoreries financées par des négriers depuis l’Europe ou l’Amérique facilitant l’approvisionnement stable de main d’œuvre pour les acheteurs des deux continents. Les factoreries espagnoles sur la côte africaine sont implantées à partir de 1815 pour répondre à demande de main d’œuvre croissante de Cuba. Les factoreries créées à cette fin ont comme investisseurs ou administrateurs des États-Uniens, des Brésiliens, des Catalans, des Cubains²⁵³. Il s’agit d’une stratégie d’intégration verticale complexe, à la fois illégale et transnationale, de la part de négriers d’origines diverses qui prennent l’initiative d’assurer l’offre abondante de captifs africains²⁵⁴. Les Nantais commercent avec les rois et les marchands autochtones, qui emploient aussi des Européens ou Américains, en tant que courtiers ou secrétaires. Nous soutenons l’idée qu’une partie des captifs achetés par les trafiquants nantais qui se rendent à Cuba au début des années 1820 est vendue par des fournisseurs intimement liés au négoce négrier à Cuba. L’hypothèse est encore à valider mais elle s’applique notamment pour la période 1821-1823, lorsque les négriers français remplacent les négriers hispano-cubains comme les principaux fournisseurs de main d’œuvre servile de la colonie espagnole (*cf.* graphique). Les factoreries cubaines, installées en Afrique, ont alors besoin d’écouler leur marchandise humaine et pendant trois ans les principaux acheteurs, les négriers en provenance de Cuba, sont moins présents. Le recul relatif de la traite hispano-

²⁵⁰ En réalité, le prix d’un captif est estimé par un système complexe d’étalons de valeur, variables selon les régions côtières – la barre, le paquet, la pièce, l’acquêt d’or. RENAULT François, DAGET, Serge, *Les traites négrières en Afrique*, Paris, Karthala, 1992, p. 93.

²⁵¹ DAGET, Serge, « A Vieux-Calabar, en 1825 : L’expédition du *Charles* (ou de l’*Eugène*) comme élément du modèle de la traite négrière illégale » dans *Études africaines offertes à Henri Bruschwig* (Publié avec le concours de la Fondation de la Maison des Sciences de l’Homme), Paris, EHESS, 1982, p. 121.

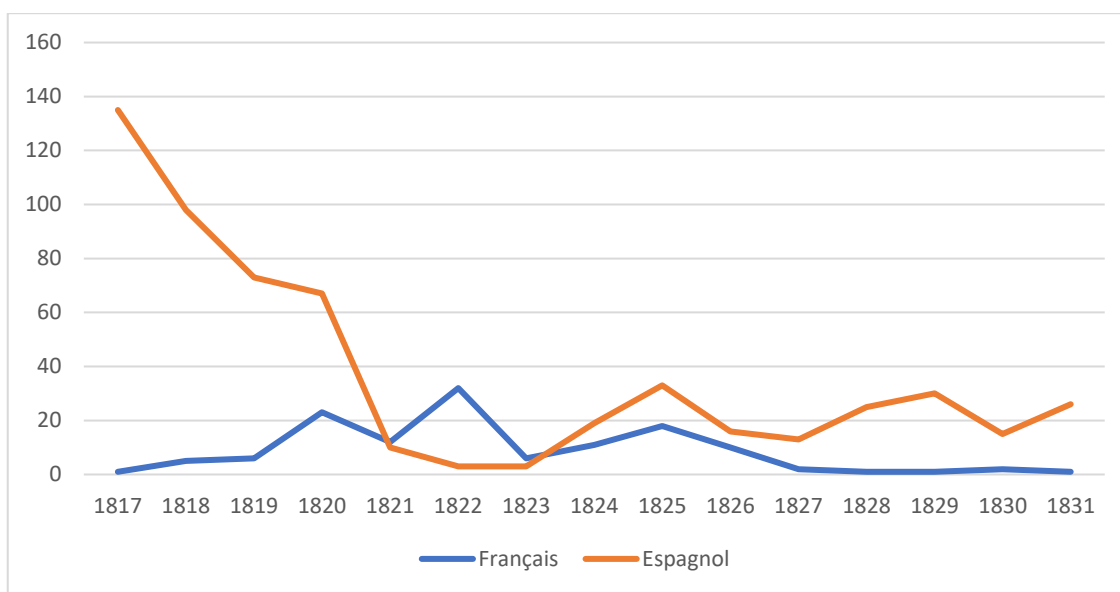
²⁵² PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Les traites négrières : Essai d’histoire globale*. Paris, Folio Histoire, 2006, p. 148.

²⁵³ RODRIGO Y ALHARILLA, Martín, « Les factoreries négrières espagnoles des côtes africaines (1815-1860) », *Outre-Mers Revue d’Histoire*, 2021, n° 410-411 (1), p. 149-150.

²⁵⁴ *Ibid*, p. 152.

cubaine au profit de la traite française s'explique par les effets de l'abolition formelle de la traite en 1820. D'un côté, les négriers espagnols hésitent plus à s'exposer aux risques d'application d'une loi dont on ignore la sévérité. D'un autre, les Nantais voient comme une fenêtre d'opportunité, où leur action serait bienvenue dans l'île car la demande en main d'œuvre demeure à la hausse, malgré la réticence initiale du secteur négrier cubain à poursuivre l'armement sous l'illégalité²⁵⁵. Face à cette conjoncture, Nantes prend le relais, achetant les captifs qui l'étaient auparavant par les négriers de Cuba dans les factoreries. Ces réflexions autour des dynamiques de marché qui impliquent les deux principaux fournisseurs de main-d'œuvre servile de l'île de Cuba du premier tiers du XIXe siècle nous invitent à analyser la demande cubaine en captifs et le commerce illégal dans les Caraïbes.

Graphique – Nombre d'expéditions réalisées sous les pavillons français et espagnol à destination de Cuba (1817-1831)



Source : <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

2. Dans les Caraïbes, une constellation négrière (1817-1831)

Les Caraïbes durant le premier tiers du XIXe siècle présentent deux particularités : une bonne partie des marchés coloniaux sont largement ouverts au libre-échange et adhèrent aux pratiques liées à la traite illégale. De cette manière, les petites îles servent de point d'appui au principal marché, celui de Cuba, qui attire plus de 80 % des

²⁵⁵ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 101.

expéditions à destination de l'espace caribéen²⁵⁶. À Cuba, les négriers nantais bénéficient des facilités accordées au commerce illégal et à l'importation de captifs par une colonie étrangère en pleine expansion, malgré l'interdiction formelle de la traite.

A. Les Petites Antilles, plaque tournante de la traite illégale (1817-1831)

L'itinéraire des bâtiments nantais dans les Antilles est loin d'être simple et linéaire. Souvent, les navires utilisent des escales comme points d'appui pour contourner la loi, s'approvisionner en marchandises ou obtenir du crédit dans des ports ayant le statut de port franc. Grâce à ces points d'appui, la traite illégale assume un véritable caractère transnational étant donné que les colonies fréquentées par les trafiquants de Nantes sont essentiellement des petites colonies étrangères qui agissent comme de véritables plaques tournantes. Notre objectif est de démontrer l'importance des espaces caribéens dans la construction d'un trafic qui a pourtant comme destination finale le deuxième marché mondial de captifs..

1) L'arrivée dans les Caraïbes

Après l'embarquement des captifs sur la côte africaine,

on arrimait les femmes dans la chambre arrière, sur plusieurs rangées, couchées ou assises, sans qu'elles puissent remuer. Quelques fois les hommes étaient couchés sur le champ, littéralement emboîtés les uns dans les autres. D'autres, aussi serrés, restaient accroupis des heures entières. On leur accordait bien, par fournée, quelques moments de détente sur le pont, mais il fallait toujours prévoir l'apparition inopinée d'un navire inspecteur, français ou étranger, et par conséquent, prendre des précautions avant de fuir pour que les hommes ne parussent pas en surnombre sur le pont et ainsi donner l'impression d'un honnête navire marchand²⁵⁷.

De cette manière, le navire négrier effectue le « passage du milieu » transportant en moyenne 300 captifs durant une période de 6 à 7 semaines²⁵⁸. Lors de l'arrivée à la mer des Caraïbes, les négriers nantais se rendent régulièrement sur d'autres îles avant de parvenir à leur destination finale. Dans certaines de ces îles, le passage des autorités administratives à la collusion leur donne la réputation de plaque tournante du trafic²⁵⁹. C'est le cas de Saint-Thomas, Saint-Eustache et Saint-Barthélemy (colonies danoise, néerlandaise et suédoise respectivement), toutes appartenant à des nations étrangères situées à proximité des colonies françaises participant également à ce trafic. (*cf.* carte). Il

²⁵⁶ Cuba est la destination finale de 969 voyages des 1170 dont on connaît la colonie de débarquement des captifs entre 1815 et 1831. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#tables>.

²⁵⁷ MAUGAT, Émile, « La traite clandestine à Nantes au XIXe siècle », *Société archéologique et historique Nantes et Loire-Inférieure*, 1954, XCIII, p. 167.

²⁵⁸ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#statistics>

²⁵⁹ DAGET, Serge, « A Vieux-Calabar, en 1825 : L'expédition du *Charles* (ou de l'*Eugène*) comme élément du modèle de la traite négrière illégale » dans *Études africaines offertes à Henri Bruschwig* (Publié avec le concours de la Fondation de la Maison des Sciences de l'Homme), Paris, EHESS, 1982, p. 118.

ne s'agit pas ici d'analyser la participation de ces îles en tant que des marchés récepteurs de captifs, puisqu'elle est moindre comparée au marché cubain²⁶⁰. Notre objectif est de montrer à quel point ces îles étaient des supports au trafic illégal vers Cuba.

2) L'achat de nationalités, de faux papiers de bord et d'un pavillon étranger

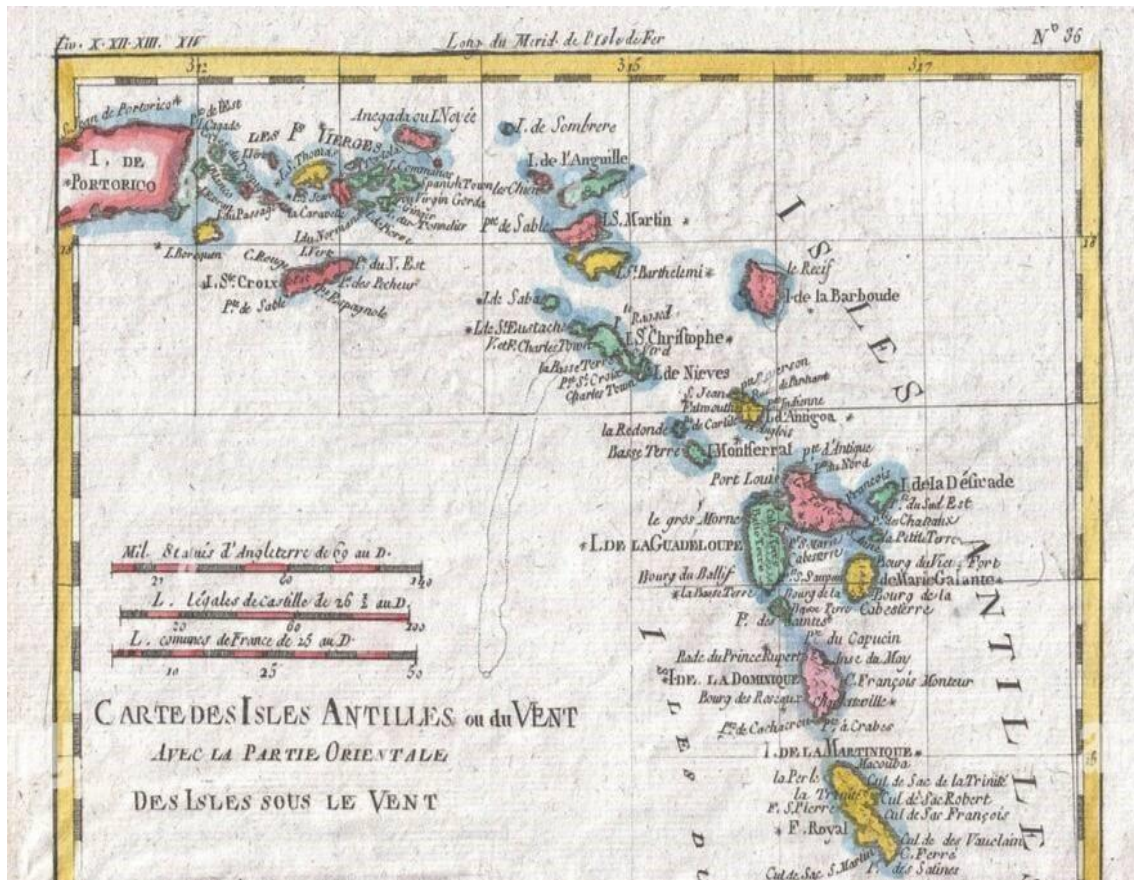
Les trafiquants nantais se rendent régulièrement sur ces îles pour une première raison : dans le souci d'échapper aux croiseurs de répression, ils achètent une fausse nationalité. En 1824, un capitaine français achète la nationalité néerlandaise pour 260 gourdes à Saint-Eustache. En 1827, Benoît Chassériau, agent français à Saint-Thomas, soupçonne que les négriers français tiennent une fabrique de faux papiers, de quoi il déduit que leurs activités peuvent déboucher sur la fabrique de fausse monnaie²⁶¹. Dans l'expédition du *Charles* (ou de *l'Eugène*) à destination de Porto Rico en 1825, la maison responsable de l'armement, J. B. Anduze & Cie, liée à la Guadeloupe mais établie à Saint-Thomas, demande au capitaine de s'arrêter à Saint-Eustache. L'objectif de l'escale est de renouveler les papiers néerlandais grâce auxquels il doit naviguer afin d'éviter la visite d'un bâtiment étranger²⁶². La stratégie mentionnée a une raison d'être adoptée. Comme nous l'avons souligné, la France a refusé un accord bilatéral avec la Grande-Bretagne : le droit de visite d'un bâtiment français par un croiseur britannique est ainsi illégal. Néanmoins, les Britanniques capturaient les négriers français. Ce faisant, ils communiquent aux autorités françaises, qui peuvent signaler aux autorités portuaires d'être attentives au désarmement du navire une fois qu'il touche le port de Nantes. Ainsi, la précaution afin d'éviter la visite d'un bâtiment est souhaitable pour les trafiquants. Si éviter la visite d'un croiseur britannique est important, il l'est encore plus d'éviter la visite d'un croiseur français car une éventuelle capture pourrait entraîner une condamnation du navire et l'empêchement du capitaine entre 1818 et 1827. Comme aucune convention bilatérale n'est signée entre la France et le Danemark ou les Pays-Bas, un croiseur français n'a pas le droit de visiter un bâtiment sous pavillon danois ou néerlandais.

²⁶⁰ Entre 1815 et 1831, Cuba est le deuxième principal marché de réception de captifs dans le monde, derrière le Brésil seulement. La colonie espagnole reçoit environ 260 000 captifs. Après Cuba, les marchés les plus importants des Antilles c'est la Martinique et la Guadeloupe qui reçoivent, ensemble, environ 30 000 captifs. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#tables>.

²⁶¹ DAGET, Serge, « A Vieux-Calabar, en 1825 : L'expédition du *Charles* (ou de *l'Eugène*) comme élément du modèle de la traite négrière illégale » dans *Études africaines offertes à Henri Bruschwig* (Publié avec le concours de la Fondation de la Maison des Sciences de l'Homme), Paris, EHESS, 1982, p. 118.

²⁶² *Ibid*, p. 120.

Carte – Les petites antilles, plusieurs points d’appui interliés (fin XVIIIe siècle)²⁶³



Ainsi, un négrier nantais sous pavillon étranger peut camoufler son identité à travers l’achat d’un pavillon et de papiers étrangers. Les papiers néerlandais ou danois d’un navire nantais sont là pour éviter la répression française contre un croiseur français. Inversement, les papiers et le pavillon français peuvent sauver le négrier de la capture d’un croiseur britannique, au moins théoriquement. Par contre, les papiers néerlandais et danois soumettent le navire à la répression britannique car des conventions bilatérales ont été signées entre les deux pays et la Grande-Bretagne. La stratégie utilisée est donc de conserver les deux nationalités. Dans la pratique, elle repose sur l’agilité de l’équipage qui, à la vue d’un navire suspect, doit prendre le soin de changer le nom du navire sous la poupe et de battre pavillon danois ou néerlandais²⁶⁴. Dans la cour mixte anglo-néerlandaise à Freetown, au Sierra Leone, la plupart des navires capturés sous pavillon néerlandais sont, en réalité, français. Souvent, le capitaine retient aussi la nationalité

²⁶³ Extrait de la carte des Iles Antilles ou du Vent de Rigobert Bonne et Guillaume Raynal élaborée en 1780. <https://c7.alamy.com/compfr/2fm5092/carte-ancienne-en-cuivre-gravee-des-iles-des-antilles-du-xviii-siecle-toutes-les-cartes-sont-magnifiquement-colorees-et-illustrees-montrant-le-monde-a-l-epoque-2fm5092.jpg>

²⁶⁴ *Ibid.*

française. Le cas de la *Fortunée* en 1826 est emblématique²⁶⁵. Durant la poursuite du bâtiment négrier par un croiseur britannique, le capitaine de la *Fortunée* se tient à l'avant de son navire avec deux boîtes dans les mains. Dès que le croiseur hisse le drapeau britannique, le capitaine lâche l'une de ces boîtes dans la mer. Le navire est capturé et la boîte qui reste ne contient que des papiers français. La cour décide de juger l'affaire car un des membres de l'équipage de la *Fortunée* se souvient que le capitaine avait ordonné à chaque marin d'apprendre par cœur un prénom chrétien au son étrange²⁶⁶. Si le navire poursuivant le négrier arborait pavillon français, la boîte contenant des papiers néerlandais aurait été conservée et la boîte avec des papiers français jetée. Cette même mécanique fonctionnait pour les papiers danois. Un bon nombre de navires déclarés comme prises légales par les tribunaux anglo-néerlandais ont des papiers danois achetés de Saint-Thomas²⁶⁷. Grâce à l'intermédiaire des notaires publics, Erik Delbeck à Saint-Eustache et Kaasts Herman Konrad Kukermann à Saint-Thomas, des naturalisations accélérées de capitaines natifs de Nantes et d'autres régions de France ont lieu, moyennant 200 gourdes (l'équivalent de 1 000 F). Dans ce prix sont compris des conseils juridiques et techniques pour éviter les croisières de répression²⁶⁸. La fraude se met en place aussi grâce aux consignataires associés aux armateurs de Nantes et de Bordeaux qui sont présents dans les îles danoises ou néerlandaises²⁶⁹. Victor Lemasson de Rancé, armateur négrier de la Guadeloupe et propriétaire d'une habitation, est en correspondance avec des négriers nantais comme Formon vers 1820²⁷⁰. L'armateur guadeloupéen, ainsi que d'autres tels Antoine Delhorme et William Segond, associé aux Nantais, a ses propres consignataires dans les îles danoises ou néerlandaises : Anduze, Saubot et Joubert²⁷¹. Ces

²⁶⁵ EMMER, Pieter, *The Dutch in the Atlantic Economy, 1580-1880 : Trade, Slavery and Emancipation*, Aldershot et Brookfield, Ashgate, 1998, p. 115. La *Fortunée* (Guadeloupe-Bonny-Freetown, ID 2840) <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results> n'est pas un négrier nantais à destination de Cuba, mais il s'agit d'un cas qui illustre bien les stratégies qui ont été adoptées dans le premier cas.

²⁶⁶ EMMER, Pieter, *The Dutch in the Atlantic Economy, 1580-1880 : Trade, Slavery and Emancipation*, Aldershot et Brookfield, Ashgate, 1998, p. 115.

²⁶⁷ E. GREEN-PEDERSEN, Sven, « Colonial trade under the Danish flag : A case of the Danish slave trade to Cuba, 1790-1807 », *Scandinavian Journal of History*, 1980, vol. 5, p. 109.

²⁶⁸ DAGET, Serge, « Dans l'illégalité, la traite négrière française vers Cuba et Porto-Rico, 1817-1831 » dans BUTEL, Paul (coord.), *Commerce et plantation dans la Caraïbe, XVIIIe et XIXe siècles. Actes du Colloque de Bordeaux*, Bordeaux, Maison des Pays ibériques, 1991, p. 85.

²⁶⁹ *Ibid.*

²⁷⁰ DELOBETTE, Edouard, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, Thèse de doctorat, Université de Caen, 2005, p. 925. Formon arme le *Charles* (ID 34053) à destination de Cuba en 1818. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>

²⁷¹ DELOBETTE, Edouard, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, Thèse de doctorat, Université de Caen, 2005, p. 925. Saubot et Joubert de l'île danoise de Sainte-Croix sont armateurs et consignataires de bâtiments négriers opérant pour le compte des négociants-commissionnaires des Antilles françaises. *Ibid.* En outre, Saint-Thomas danoise compte sur plusieurs négociants ayant des lieux commerciaux avec les négriers cubains. BARCIA, Manuel, KESIDOU, Effie,

îles bénéficient de la couverture, voire de l'encouragement de ses gouverneurs. Le gouverneur néerlandais van Spengler délivre lui-même à Saint-Eustache des passeports pour couvrir les activités illégales de divers bâtiments²⁷². Avant même le début de la traite illégale française, durant les guerres napoléoniennes, à Saint-Thomas, l'adjoint du gouverneur des Antilles danoises est connu par les Français comme « le marchand des passeports, notre ami le cinq pour cent²⁷³ ». À Saint-Barthélemy, la situation est la même. En 1814, lorsqu'un négrier français atteint la Guadeloupe, occupée par les Britanniques, le gouverneur de l'île refuse de l'accepter, mais conseille le capitaine de se rendre à Saint-Barthélemy à la place²⁷⁴. Le gouverneur Norderling est accusé d'être impliqué dans les fraudes et dans le transit illégal de captifs à Gustavia, principal port de l'île. Les autorités savent que la dynamique économique de leur colonie tourne autour de la couverture du trafic illégal²⁷⁵. À Gustavia, mais aussi à Charlotte Amalia à Saint-Thomas, non seulement des documents suédois sont obtenus par les navires illégaux, mais aussi de l'équipage est recruté, du fer et de la poudre à canon sont achetés²⁷⁶. Le statut de port franc de ces îles les placent comme un bon marché d'achat de marchandises de traite. Pareillement, la population cosmopolite de Saint-Thomas garantit que les capitaines trouvent des marins correspondants à la nationalité de l'ensemble des papiers de bord qu'ils achètent²⁷⁷.

3) Débarquement et redistribution de captifs, achat de marchandises de traite, financement et crédit

« Innovation and entrepreneurship as strategies for success among Cuban-based firms in the last years of the transatlantic slave trade », *Business History*, 2018, vol. 60, p. 550.

²⁷² DELOBETTE, Edouard, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, Thèse de doctorat, Université de Caen, 2005, p. 924.

²⁷³ E. GREEN-PEDERSEN, Sven, « Colonial trade under the Danish flag : A case of the Danish slave trade to Cuba, 1790-1807 », *Scandinavian Journal of History*, 1980, vol. 5, p. 104.

²⁷⁴ WILSON, Victor, *Commerce in Disguise : War and trade in the Caribbean free port of Gustavia, 1793-1815*, Thèse de doctorat, Université d'Åbo, 2015, p. 156.

²⁷⁵ Il s'agit des véritables port-francs, où les autorités savent que leur prospérité économique se base sur la libre circulation de marchandises et d'être humains, sur la couverture de l'activité illégale et sur l'implantation de maisons de commerce étrangères. Depuis 1785, un décret libre-échange assure à Saint-Thomas le droit d'exporter des captifs vers d'autres marchés, notamment ceux de l'Amérique espagnole. E. GREEN-PEDERSEN, Sven, « Colonial trade under the Danish flag : A case of the Danish slave trade to Cuba, 1790-1807 », *Scandinavian Journal of History*, 1980, vol. 5, p. 97. Lorsque, en 1781, le gouvernement danois décida d'organiser des convois uniquement pour les navires basés dans les ports européens du Danemark et non pour les navires des Indes occidentales danoises, le gouverneur général, P. Clausen, protesta en affirmant que la base même de l'existence de Saint-Thomas dépendait du capital apporté à l'île par les étrangers et que ces derniers avaient donc droit à des laissez-passer maritimes et à la protection des convois. *Ibid*, p. 102.

²⁷⁶ WILSON, Victor, *Commerce in Disguise : War and trade in the Caribbean free port of Gustavia, 1793-1815*, Thèse de doctorat, Université d'Åbo, 2015, p. 158.

²⁷⁷ ESPERSEN, Ryan, « Fifty shades of trade : Privateering, piracy, and illegal slave trading in St. Thomas, early nineteenth century », *New West Indian Guide*, 2019, n° 93, p. 64.

Charlotte Amalia est non seulement un port reconnu pour la facilité du « blanchissement d'expéditions illégales », mais aussi un centre de redistribution de captifs vers les exploitations esclavagistes insulaires environnantes²⁷⁸. Dès les années 1800, les navires étrangers s'y rendent afin d'exporter des captifs vers La Havane sous pavillon danois²⁷⁹. Souvent, l'arrivée à Saint-Thomas est une occasion de débarquer une partie des captifs achetés en Afrique. Il s'agit également d'un point d'appui pour le réarmement d'expéditions négrières initialement armées en France, une fois que les navires ont débarqué leur cargaison à Cuba. Lors de l'expédition de la *Caroline*, le navire débarque les captifs à La Havane puis il aborde Saint-Thomas pour charger une nouvelle cargaison pour une seconde expédition immédiate²⁸⁰. Le navire *Aimable Henriette*, armé initialement à Nantes par Richard Chardonneau, effectue trois expéditions négrières vers Cuba en boucle sans revenir à son port d'attache entre 1823 et 1826²⁸¹. Lorsqu'un navire part en direction de la côte africaine, il emporte des marchandises de traite afin de les échanger contre des captifs, qu'il transporte ensuite jusqu'à une colonie américaine. Si un trafiquant, après avoir débarqué les captifs à Cuba par exemple, veut réarmer pour une nouvelle expédition vers la côte africaine, il doit se réapprovisionner en marchandises de traite. Cependant, ces marchandises ne proviennent pas de Nantes car le navire ne retourne pas à son port d'attache. Ainsi, il est nécessaire d'acheter les marchandises de traite ailleurs pour pouvoir réarmer en vue d'une nouvelle expédition. Saint-Thomas, ainsi que Saint-Barthélémy, servent ainsi de relais d'armement pour les négriers nantais voulant réarmer sans revenir à Nantes afin d'éviter la surveillance portuaire²⁸². Le capitaine de l'*Aimable Henriette* rejoint la colonie danoise afin d'obtenir les marchandises de traite et ensuite repartir à la traite pour débarquer des captifs à Cuba²⁸³. Le choix de Saint-Thomas n'est pas un hasard : toutes les marchandises qui y entrent,

²⁷⁸ SAUGERA, « De Sidoine à Raphel, ou les lettres d'un capitaine négrier à sa femme pendant la traite illégale, 1824-1831 » dans HUBERT Gerbeau, SAUGERA, Éric (dir.), *La dernière traite : Fragments d'histoire en hommage à Serge Daget*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 1994, p. 134.

²⁷⁹ E. GREEN-PEDERSEN, Sven, « Colonial trade under the Danish flag : A case of the Danish slave trade to Cuba, 1790-1807 », *Scandinavian Journal of History*, 1980, vol. 5, p. 100.

²⁸⁰ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 63. *Caroline* (Bayonne-Afrique-La Havane, ID 123). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>

²⁸¹ *Ibid.*, p. 368. *L'Aimable-Henriette* (ID 34479) <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Au total, entre 1821 et 1826, Chardonneau arme six expéditions à destination de Cuba avec le même navire.

²⁸² DELOBETTE, Edouard, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, Thèse de doctorat, Université de Caen, 2005, p. 924.

²⁸³ *Ibid.*

ainsi que les captifs qui y sont expédiés, sont exonérés de droits²⁸⁴. La libéralisation du marché cubain à l'entrée des captifs transportés par des navires étrangers avec le changement de statut de port franc de Saint-Thomas, les deux à la fin des années 1780, donne un nouvel essor à l'histoire qui lie ces deux îles depuis le début du siècle²⁸⁵. Les négriers nantais savent tirer profit des connexions entre la colonies danoises et l'espagnole. De 1815 à 1831, les îles des Petites Antilles, notamment les possessions danoises (Saint-Thomas, Sainte-Croix), suédoises (Saint-Barthélémy) et néerlandaises (Saint-Eustache, Saba, Saint Marteen), sont activement impliquées dans la traite illégale. L'équipage des navires, les gouverneurs et les maisons de commerce ont profité de l'environnement physique, politique et légal de ces îles pour blanchir efficacement les marchandises, les navires et les personnes impliqués dans ces activités²⁸⁶. À Saint-Thomas, les maisons de commerce jouent aussi le rôle de fourniture de crédit aux négriers illégaux qui s'y rendent, agissant en tant que financiers de la traite. Selon D. Eltis, les négriers français utilisent certainement le crédit offert par les marchands britanniques de l'île²⁸⁷. En effet, la présence de maisons de commerce étrangères y est remarquable. En

²⁸⁴ C'est de cette manière que les négriers français illégaux de la Martinique et de la Guadeloupe achètent leur marchandise de traite. Ils bénéficient du statut de port franc de ces îles pour acheter les marchandises de traite nécessaires pour leurs expéditions. Les négriers des Antilles françaises achètent non seulement ces marchandises, mais aussi des matériaux nécessaires à transformer le navire marchand commun en navire négrier lorsqu'ils sont sur la côte africaine. ESPERSEN, Ryan, « Fifty shades of trade : Privateering, piracy, and illegal slave trading in St. Thomas, early nineteenth century », *New West Indian Guide*, 2019, n° 93, p. 49. DEWHRUST LEWIS, Mary, « Repairing Damage: The Slave Ship Marcelin and the Haiti Trade in the Age of Abolition », *The American Historical Review*, 2020, 125, n° 3, p. 896. L'île danoise partagent ces mêmes caractéristiques avec Saint-Barthélémy. Le statut de port franc de Saint-Barthélémy favorise le commerce avec les autres nations et notamment celui de la traite.. SAUGERA, « De Sidoine à Raphel, ou les lettres d'un capitaine négrier à sa femme pendant la traite illégale, 1824-1831 » dans HUBERT Gerbeau, SAUGERA, Éric (dir.), *La dernière traite : Fragments d'histoire en hommage à Serge Daget*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 1994, p. 145.

²⁸⁵ « L'absence d'économie de plantations à Saint-Thomas en fait un lieu de transit pour bien des esclaves qui repartent ensuite en contrebande dans les autres îles. Au début du XVIII^e siècle, le père Labat, de passage à Saint-Thomas, note le « trafic secret » qui se fait sur place et remarque qu'il y a dans la principale ville, Charlotte Amalie, « beaucoup de logements et des magasins commodes pour les marchandises & pour mettre les nègres qu'elle reçoit, & qu'elle trafique avec les Espagnols ». Les archives conservent également plusieurs cas de colons des îles françaises qui sont allés se procurer des esclaves de manière frauduleuse à Saint-Thomas. L'île danoise profite de la neutralité de sa métropole lors des dernières guerres du règne de Louis XIV pour recueillir la contrebande de main-d'oeuvre servile. Saint-Thomas retrouve cette activité à plusieurs reprises dans le siècle, et surtout à partir de 1793 ». SCHNAKENBOURG, Éric, « Les Scandinaves et la traite des Noirs », Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe [en ligne], mis en ligne le 22/06/20, consulté le 11/04/2024. Pendant le XVII^e et le XVIII^e siècles, la traite illégale a lieu, en particulier pour contourner les monopoles nationaux du commerce. Cependant, ce commerce a connu un essor au début du XIX^e siècle à la suite de l'abolition successive par les États européens. ESPERSEN, Ryan, « Fifty shades of trade : Privateering, piracy, and illegal slave trading in St. Thomas, early nineteenth century », *New West Indian Guide*, 2019, n° 93, p. 48.

²⁸⁶ ESPERSEN, Ryan, « Fifty shades of trade : Privateering, piracy, and illegal slave trading in St. Thomas, early nineteenth century », *New West Indian Guide*, 2019, n° 93, p. 48.

²⁸⁷ ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987, p. 160.

1839, 41 grandes maisons sont impliquées dans le commerce maritime à Saint-Thomas : 13 d'entre elles sont britanniques et 11 françaises, le reste étant réparti entre maisons allemandes, états-uniennes, espagnoles, italiennes, néerlandaises et danoises²⁸⁸. Le gouverneur Scholten de Saint-Thomas (1818-1820) assure une forme de garantie pour lui-même et les fonctionnaires en exigeant une caution à payer par les maisons de commerce qui financent les expéditions illégales²⁸⁹.

Pour conclure, la participation des Petites Antilles dans le trafic illégal mené depuis Nantes, ou par les négriers français de manière générale, est notable. L'intégration de ces espaces dans l'itinéraire s'inscrit dans les logiques propres à la couverture de l'activité illégale. Il s'agit de plusieurs petites îles, jouissant d'un statut particulier, et collaborant au trafic transnational dans les Caraïbes au début du XIXe siècle. Leur rôle se résume à deux fonctions principales : couverture de l'activité illégale et fourniture de marchandises de traite et de crédit.

B. Contourner la loi et profiter des avantages du marché cubain (1817-1831)

Le débarquement et la vente des captifs reposent sur un marché de prédilection marquée par les Français, associés à des résidents espagnols et états-uniens, par des tactiques originales de débarquement illégal et par la connivence des autorités locales. Grâce à l'accès à des réseaux atlantiques recomposés à Cuba et à la conjoncture politique et économique favorable, les Nantais font de la colonie espagnole la principale destination négrière après Saint-Domingue.

1) Les négriers nantais dominent le marché de Santiago de Cuba

Les Nantais ont leurs ports de prédilection (*cf.* tableau 2). Dans le cas de la traite française, le premier port de débarquement est Santiago de Cuba, situé dans la partie orientale de l'île. Parmi tous les pavillons ayant participé à la traite vers Cuba, les navires français sont les seuls à avoir comme lieu principal de débarquement un port autre que La Havane. Cela s'explique par la forte présence de réfugiés de Saint-Domingue implantés dans la région orientale de l'île. À Santiago de Cuba, une partie des migrants français qui y sont installés favorisent les échanges entre les Nantais et les acteurs qui résident dans la colonie espagnole.

²⁸⁸ E. GREEN-PEDERSEN, Sven, « Colonial trade under the Danish flag : A case of the Danish slave trade to Cuba, 1790-1807 », *Scandinavian Journal of History*, 1980, vol. 5, p. 103.

²⁸⁹ ESPERSEN, Ryan, « Fifty shades of trade : Privateering, piracy, and illegal slave trading in St. Thomas, early nineteenth century », *New West Indian Guide*, 2019, n° 93, p. 55.

Tableau 2 - Ports de destination des bâtiments nantais à Cuba (1817-1831)

Port de débarquement	Nombre de voyages
Santiago de Cuba	41
La Havane	19
Trinité de Cuba	9
Puerto Padre	2
Nuevitas	2
Matanzas	1
Cabanas	1

Source : <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#tables>

La maison Dutocq illustre bien le rôle que les migrants français installés à Cuba jouent dans les connexions entre les négriers nantais et le marché cubain. Jean-Baptiste Dutocq apparaît pour la première fois dans la documentation en 1818²⁹⁰. Il est en lien avec Joseph Delisle, créole de Saint-Domingue ayant investi sur les cafetales, et Prudencio Casamayor, un des négociants les plus prospères de Santiago de Cuba²⁹¹. Dutocq, propriétaire de terres aux alentours de la ville, a une maison de commerce impliquée dans la traite négrière française vers Cuba²⁹². Il s'agit probablement de l'un des principaux consignataires locaux ayant fait le lien entre les négriers nantais et les acheteurs cubains. Dans le dossier de faillite de P.-T. Dennis, un Dutocq figure comme débiteur d'une somme de 38 000 F due au failli en vertu de l'opération négrière de l'*Arthur* à destination de Santiago de Cuba²⁹³. Lors d'un jugement arbitral en 1823, un individu portant le nom de Dutocq est à nouveau mentionné²⁹⁴. Le litige implique un négrier nantais, Anthoine, qui apparaît comme armateur de la *Louloute*, expédition jamais mentionnée par la bibliographie. Le bâtiment armé par Anthoine se rend à Santiago de Cuba en 1816. L'armateur confie à M Dutocq, son gendre et subrécargue du navire, des pacotilles pour faire vendre à Santiago de Cuba. Ensuite, Il lui donne la responsabilité de récupérer les

²⁹⁰RENAULT, Agnès, « Les Normands à Santiago de Cuba (1791-1825) », *Annales de Normandie*, 2007, n° 57/1-2, p. 46.

²⁹¹ *Ibid.* DE CAUNA, Jacques, « Empreinte de l'esclavage et destinées de familles coloniales françaises à Cuba », *Etudes caribéennes*, 2019, n° 4, p. 3. Prudencio de Casamayor est un des négociants les plus prospères de Santiago, il est l'agent général, l'homme d'affaires, le conseiller et même le banquier de cette petite colonie de réfugiés dont bon nombre lui étaient apparentés. *Ibid.*, p. 5. Il est aussi ancien négrier impliqué dans la traite vers Saint-Domingue. MARQUES, Leonardo, LOURENÇO DA SILVA JÚNIOR, Waldomiro, « Migrações senhoriais no longo século XIX: comparações, conexões e integrações », *Revista de História Comparada*, 2019, Rio de Janeiro, vol. 13, n° 1, p. 164.

²⁹²RENAULT, Agnès, « Les Normands à Santiago de Cuba (1791-1825) », *Annales de Normandie*, 2007, n° 57/1-2, p. 46.

²⁹³ L'*Arthur* (Nantes-Afrique-Santiago de Cuba, ID 34485).

<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

²⁹⁴ADLA, 21 U 130.

retours en denrées coloniales à la consignation du même Anthoine. Le déroulement exact du litige importe peu ici ; ce qui est remarquable, c'est que Dutocq est subrécargue d'un navire nantais à destination de Santiago de Cuba pour vendre des « pacotilles », dont le véritable contenu est soupçonné, puisque sa composition exacte n'est jamais mentionnée. Un deuxième litige commercial d'une expédition de traite met en évidence la participation d'une deuxième maison de commerce, apparemment espagnole et sûrement installée à La Havane²⁹⁵. Le litige de 1831, qui cache la vraie nature de l'expédition, renvoie à un voyage de l'*Alcide*, armé par Jacques François en 1822, à destination de Santiago de Cuba. Le jugement implique Favre Petit-Pierre, un des négociants ayant pris des intérêts dans l'expédition et Jacques François, armateur²⁹⁶. La maison Juara & Martel de La Havane a des intérêts dans l'expédition. Cette maison est connue des négriers nantais. Alexandre Sallier-Dupin échange régulièrement des courriers d'affaire avec elle et la thématique de la traite revient souvent²⁹⁷. Il est probable que les consignateurs et les négociants locaux jouent un rôle important dans le choix des ports de destination des négriers nantais. Si les informations sont encore partielles concernant ces échanges, il est clair que les Nantais tirent avantage des acteurs locaux qui les tiennent informés des conditions de marché, des prix de vente des captifs, ainsi que de l'offre en denrées coloniales des ports cubains. Le choix de Santiago de Cuba s'explique probablement par la solidité des liens entre les acteurs locaux et les Nantais.

2) Débarquement illégal : logistique et corruption

Lorsqu'un bâtiment nantais arrive sur l'île, les trafiquants s'appuient sur ces consignataires, des acteurs bien installés, pour parvenir à faire passer les captifs en contrebande. C'est grâce à ces individus que les trafiquants nantais savent où vendre les captifs et à qui payer les pots-de-vin²⁹⁸. Les maisons de commerce installées sur place renseignent sur le meilleur endroit pour débarquer les captifs en fonction de l'attitude et du mouvement des croiseurs de répression, par exemple. La maison Dutocq adresse ainsi à Bannaffé et Larivière de la Pointe-à-Pitre, à la Guadeloupe, une lettre indiquant que

²⁹⁵ ADLA 21 U 152.

²⁹⁶ Il s'agit du voyage du « 3^e voyage de l'*Alcide* » dans la source, et cela fait référence probablement à l'expédition négrière de 1822 (Nantes-Bonny-Santiago de Cuba, ID 34207).

<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

²⁹⁷ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIII^e siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994, p. 312.

²⁹⁸ LA HAUSSE DE LALOUVIÈRE, Joseph, « A Business Archive of the French Illegal Slave Trade in the Nineteenth Century », *Past and Present*, 252 (1), 2021, p. 155.

dans les parages de Juragua les croiseurs britanniques ne capturent plus de navires sous pavillon français.

Le brick les *Deux Nantais*, capitaine Pelettier, qui a été dernièrement capturé par un croiseur anglais ; au moment où il a paru devant Uragua avec une cargaison d'ébène, et par suite conduit à Kingston, a été relâché, l'amiral ayant déclaré que personne n'avait le droit de prise sur le pavillon français; en conséquence de cela, le brick est revenu à Uragua où il a débarqué 456 souches. Si le bois avait été bon, il aurait fait une belle affaire; mais vu le mauvais état de la masse de la cargaison qui avait beaucoup souffert, c'est une vente du dernier ordre. La libération du bâtiment nous offre l'assurance que désormais notre pavillon sera respecté. Les trois vaisseaux qui étaient en croisière devant notre côte ont été immédiatement rappelés à la Jamaïque. Quant au pavillon hollandais, il n'y a qu'un seul vaisseau de guerre anglais dans notre latitude qui soit commissionné pour le capturer. Ce droit est entièrement refusé aux autres. « Nous considérons en conséquence qu'il n'y plus aucun risque dans nos parages, et que les bâtimens peuvent se présenter en toute sûreté devant Uragua, où nous entretenons constamment un pilote. Les ventes d'ailleurs ne rencontrent aucune opposition, et s'opèrent jusqu'à un certain point publiquement. « Notre café est toujours en baisse, personne ne veut le payer actuellement plus de neuf ou neuf et demi pour la meilleure qualité; de très beau a été vendu dernièrement à huit et huit et demi. Nous avons l'honneur de vous saluer²⁹⁹.

Dans cette lettre, Dutocq utilise le cas d'un négrier nantais se rendant à Santiago de Cuba, le *Deux Nantais*, pour avertir les négriers de Guadeloupe sur les conditions de débarquement sur la côte cubaine, dans un lieu alternatif, le Juragua (Uragua sur la source)³⁰⁰. Il livre des informations précises sur la logistique du débarquement, mentionnant que la maison entretient un pilote dans les parages de Juragua et sur les conditions du marché de denrées coloniales, mentionnant l'attractivité des prix du café vendu sur place. En outre, l'endroit mentionné, le Juragua, ne figure pas parmi les ports de débarquement officiels puisqu'il s'agit d'un port alternatif. En effet, les maisons locales entretiennent probablement des échanges réguliers avec les négriers nantais ou antillais sur les conditions de marché et de la sûreté des endroits de débarquement. Cela explique, par exemple, que 17 des 92 expéditions nantaises à destination de Cuba entre 1817 et 1831 ont comme lieu de débarquement des ports inconnus³⁰¹. Il s'agit d'une stratégie empruntée par les négriers nantais lors de l'arrivée à Cuba : se diriger vers les endroits où la surveillance est moindre. Dans une autre lettre, Dutocq donne des instructions pour décharger les cargaisons.

S'ils repèrent un navire suspect en arrivant à Magua, ils doivent immédiatement se diriger vers le Morro, et jeter l'ancre sous le fort en hissant leur signal ; ensuite, ils recevront des instructions concernant l'endroit où ils doivent débarquer, et ils pourront

²⁹⁹ DE STAËL-HOLSTEIN, Auguste-Louis, *Société de la morale chrétienne. Comité pour l'abolition de la traite des noirs*, Paris, Hachette Livre Bnf, (1826), 2012, p. 48.

³⁰⁰ *Deux Nantais* (Nantes-Sherbro-Santiago de Cuba, ID 554) en 1824.

<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

³⁰¹ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. 85 expéditions partant du port de Nantes et 7 expéditions impliquant des négriers nantais.

sans inconvénient envoyer un bateau à terre ; le commandant, qui nous est dévoué, remettrait une lettre d'instructions au capitaine. En cas de poursuite, il serait conseillé au navire de poursuivre sa route vers le vent arrière, jusqu'à la petite baie appelée Assaradero, située à six lieues du fort Morro, où elle trouverait de l'aide ; notant qu'en cas de danger imminent, on peut s'échouer dans la première petite crique qui se présente : il y a toujours là des Indiens, par l'intermédiaire desquels une lettre peut être envoyée en ville. Une fois que la cargaison est à terre, tout danger prend fin³⁰².

Les instructions fournies aux négriers témoignent de l'importance des maisons locales dans l'élaboration de tous les scénarios possibles, des routes que le trafiquant peut emprunter à l'endroit précis du débarquement. Elles informent les trafiquants soucieux de faire passer les captifs en contrebande. La petite baie à proximité du Fort Morro, à La Havane, est conseillée en cas de poursuite. Certains préfèrent aller vers une plage solitaire, à proximité d'un site de traite connu³⁰³. En somme, les connaissances géographiques des acteurs locaux sont indispensables à la réussite du commerce illégal mené par les Nantais. Dans une lettre adressée au ministère le 30 novembre 1825, par Dannery, le consul français de Santiago de Cuba, il explicite les débarquements dans des endroits alternatifs.

Ainsi que j'ai eu l'honneur de l'annoncer à Votre Excellence sur de simples renseignements l'année dernière, le port de Santiago de Cuba est, Monseigneur, l'un de ceux où la traite sous pavillon français se poursuit avec plus d'activité. Un assez grand nombre de bâtiments français appartenant presque tous au port de Nantes ont depuis ces 5 dernières années introduit ici de 3 à 4000 nègres par an. Ces esclaves viennent ordinairement de la côte de Gallinas ou du vieux Calbar. Depuis mon arrivée et par égard pour moi, on ne débarque plus les noirs dans le port, le lieu de débarquement est la baie de Guanatanamo ou celle de Juragua, la première 20 lieues l'autre à 4 au vent de ce port. Les diverses autorités font acheter leur connivence par une gratification qui varie de 8 à 12 piastres par tête d'esclaves³⁰⁴.

L'arrivée du consul en 1824 est, selon lui-même, un des motifs de la réorientation des routes empruntées sur la côte cubaine par les trafiquants nantais afin de rendre leur activité illégale plus discrète³⁰⁵. Dans une autre lettre de la même année, Dannery annonce qu'en quelques mois « 7 000 esclaves » ont été introduits dans la baie de Santiago à l'île de Los Pieros, dans la baie de San Felipe. Il réclame l'établissement d'une croisière de répression devant l'île³⁰⁶. Au lieu d'aller débarquer les captifs directement sur les ports

³⁰² H.S. Aimes, Hubert, *A History of slavery in Cuba, 1511 to 1868*, New York, G.P.Putnam's Sons, 1907, p. 115.

³⁰³ C'est le cas de l'expédition de la Marie Angélique, bâtiment négrier bordelais qui se rend à Cuba en 1822. SAUGERA, Éric, *Bordeaux : Port négrier (XVIIe-XIXe siècles)*, Paris, Karthala, 2002, p. 175.

³⁰⁴ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 407.

³⁰⁵ Par ordonnance du 31 mars 1824 Jean Germain Samuel Adam Dannery est nommé consul à Santiago de Cuba. SEGROS, Maurice, « La création des postes diplomatiques et consulaires français de 1815 à 1870 », *Revue d'histoire diplomatique*, 1988, p. 102.

³⁰⁶ DAGET, Serge, *La France et l'abolition de la traite des Noirs de 1814 à 1831*, Thèse de doctorat de troisième cycle, Université de Paris, 1969, p. 293.

plus habituels, les négriers se rendent dans les parages de la baie de Guantanamo, dans la partie orientale de l'île, aux alentours de Santiago, ou à Juragua, près de Cienfuegos. Un deuxième aspect intéressant à souligner dans cette lettre est la corruption des autorités administratives cubaines qui participent au butin de la traite illégale par l'achat d'une gratification par captif débarqué. La protection des autorités cubaines fait de la colonie espagnole un marché extrêmement sécurisé pour les négriers qui veulent s'y rendre ; il suffit d'échapper à la répression des croiseurs sur mer³⁰⁷. En somme, comme en témoigne la lettre de Dutocq, « une fois que la cargaison est à terre, tout danger prend fin³⁰⁸. » Le capitaine-général, l'autorité politique la plus importante de l'île, Francisco Dioniso Vives, protège et encourage le trafic illégal à Cuba dans les années 1820 car il associe directement ce commerce à la prospérité économique fondée sur le sucre et le café³⁰⁹. En 1825, il est investi par le roi d'Espagne Ferdinand VII d'un pouvoir extraordinaire pour une colonie. Dans les faits, seul le capitaine-général de Cuba peut contrôler la poursuite du trafic illégal dans l'île³¹⁰. Vives déclare ouvertement qu'il favorise l'introduction des captifs dans la colonie car sa richesse disparaîtrait si elle s'arrêtait puisque l'agriculture dépendait de l'emploi de la main d'œuvre servile³¹¹.

Une fois la cargaison à terre, il est nécessaire de vendre les captifs aux acheteurs locaux. Théodore Cannot, un négrier franco-italien qui a écrit un mémoire sur sa carrière

³⁰⁷« Ce commerce (la traite) est si bien soutenu par l'avidité des spéculateurs et la vénalité des magistrats de ce pays, qu'il sera bien difficile de l'extirper entièrement. » Lettre de Dannery, consul français à Santiago de Cuba, écrite le 7 juillet 1826 à l'ambassadeur de France à Madrid. Centre des archives diplomatiques de Nantes, Madrid, 396PO/B 91.

³⁰⁸ H.S. Aimes, Hubert, *A History of slavery in Cuba, 1511 to 1868*, New York, G.P.Putnam's Sons, 1907, p. 115.

³⁰⁹ BARCIA, Manuel, KESIDOU, Effie, « Innovation and entrepreneurship as strategies for success among Cuban-based firms in the last years of the transatlantic slave trade », *Business History*, 2018, vol. 60, p. 547.

³¹⁰ R. MURRAY, David, *Odious commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*, Cambridge, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, p. 91.

³¹¹ *Ibid*, p. 85. Théodore Cannot, un négrier franco-italien qui a écrit un mémoire de sa carrière dans la traite illégale, a décrit en 1827 la corruption à Cuba de telle manière :« Pendant que la vente a lieu, l'un des propriétaires ou son agent rend visite le matin au Palacio, frappe au secrétaire particulier du capitaine général qui est toujours présent en de telles occasions, et dans une ambiance confortable relate l'heureux débarquement de la contrebande (tel est le surnom donné au trafic), déposant entre-temps sur la table les rouleaux nécessaires contenant la prime de 51 dollars par tête. Alors que l'homme au bureau attire l'or dans le tiroir avec une attitude condescendante, il offre un cigarillo au solliciteur servile qui, chapeau à la main, attend l'ordre de partir. L'or est seulement pour la bourse privée du gouverneur ; le factotum privé doit également avoir sa part du gâteau. Mais cela doit se faire indirectement, et profitant du nuage de fumée qui passe, il demande de manière insinuante le prix d'un petit esclave pour lequel il a une demande immédiate. L'allusion est saisie par le propriétaire. Dans une transaction de contrebande, il est non seulement nécessaire d'éclairer le Diable, mais aussi ses démons. Le lendemain matin, un petit esclave est envoyé, ou son équivalent en onces espagnoles, car il est bien connu que les fonctionnaires gouvernementaux préfèrent l'or à la chair mortelle. » CANNOT, Théodore, *A Slaver's Log Book, or 20 Years' Residence in Africa. The original manuscript*, Englewood Cliffs N.J., Prentice Hall, 1976 (1806-1860), p. 89.

dans la traite illégale, a décrit en 1827 le processus de livraison des captifs aux acheteurs cubains de manière clandestine.

Une fois la cargaison débarquée, elle est précipitée à l'intérieur dès que possible, escortée par le capitaine et une partie de l'équipage, tous bien armés, et obligée de marcher à un rythme rapide. De cette manière, ils sont conduits à la plantation la plus proche dont le consentement est acheté au préalable, et y sont déposés, ce qui les met à l'abri du pouvoir avide du petit magistrat de district (appelé *capitán de partidos*) qui, à l'instar de son supérieur, le gouverneur, exigerait une rémunération pour son consentement. Entre-temps, une dépêche est envoyée aux propriétaires à La Havane, Matanzas ou Santiago de Cuba, qui arrivent en toute hâte à la plantation avec des vêtements grossiers pour les Africains nouvellement arrivés et l'or nécessaire pour payer l'équipage. Des messagers sont envoyés aux différents courtiers en esclaves, qui informent les acheteurs dans le besoin qu'une quantité d'esclaves *Bossal* est à vendre, mentionnant la nation mais pas le propriétaire, le capitaine ou le navire qui les a débarqués. Comme on s'attend à de l'or, rien n'est dit sur les conditions. [...] Si cette cargaison appartient à une compagnie, chacun prend sa part et l'emmène chez lui ou dans sa plantation. Mais si elle appartient à des spéculateurs qui n'en ont pas besoin, les captifs sont vendus sur la plantation au planteur qui, avec de l'or en main, choisit ce qui lui convient le mieux. L'opération de leur disposition se déroule avec la plus grande rapidité possible, avant que l'argus britannique ne fasse son rapport au gouverneur général, qui, non par respect des traités mais par crainte du consul de la Perfide Albion, promet de faire appliquer les lois et, avec la dignité d'un grand d'Espagne, ordonne au commandant des dragons ou des lanciers de se rendre au galop à la plantation désignée par le représentant de l'Angleterre, qui attend en personne pour voir l'ordre exécuté³¹².

Les plantations proches des lieux d'embarquement sont d'une importance cruciale. Avec la collaboration des planteurs locaux, les captifs sont secrètement rassemblés, non pour échapper à la répression des autorités locales, mais pour éviter que le trafiquant ne doive acheter leur consentement pour mener à bien l'opération illégale. Ensuite, tout un réseau d'échanges d'informations se met en place : le trafiquant informe de l'arrivée des captifs grâce à des messagers qui transmettent la nouvelle aux courtiers, responsables de faire correspondre l'offre des captifs à la demande des acheteurs.

3) Un commerce facilité par les réseaux recomposés

Certaines sociétés se chargent de cette étape. La firme havanaise Gabriel Lombillo-Suárez Argudín, par exemple, a un vaste réseau de distribution des captifs qui permet d'assurer le succès de la vente³¹³. L'étape de la livraison des captifs et de la vente de ceux-ci aux propriétaires d'esclaves à Cuba est probablement la partie la moins connue du trafic. Il n'existe pas suffisamment d'informations, pour l'instant, concernant les relations entre les trafiquants nantais et les courtiers de Cuba. Néanmoins, en estimant que l'opération ne change guère dans sa logistique et son exécution, il est possible de suggérer

³¹² CANNOT, Théodore, *A Slaver's Log Book, or 20 Years' Residence in Africa. The original manuscript*, Englewood Cliffs N.J., Prentice Hall, 1976 (1806-1860), p. 87-88.

³¹³ LA HAUSSE DE LALOUVIÈRE, Joseph, « A Business Archive of the French Illegal Slave Trade in the Nineteenth Century », *Past and Present*, 252 (1), 2021, p. 155.

que la particularité de cette traite qui implique des fournisseurs nantais et des acheteurs installés à Cuba repose sur des relations établies. Plus concrètement, le rôle joué par les acteurs français installés à Cuba à la fois comme acheteurs de la cargaison vendue par les trafiquants nantais et intermédiaires entre ceux-ci et les acheteurs espagnols ou états-uniens de Cuba est décisif. Les expéditions effectuées par les trafiquants nantais répondent probablement à la demande des acheteurs français³¹⁴. Il est possible de suggérer que la pénétration des négriers nantais sur le marché cubain se fait grâce à l'inscription de ceux-ci dans les réseaux locaux qui distribuent et vendent les captifs sur place à travers les maisons françaises installées à Cuba. De cette manière, la communauté française à Cuba aurait joué un double rôle : acheter des captifs pour ses plantations et faciliter le contact des négriers nantais avec les acheteurs, consignataires et courtiers espagnols, cubains et états-uniens. L'hypothèse repose sur le constat que les réseaux liant les acheteurs dans les Amériques et les trafiquants nantais durant l'apogée de Saint-Domingue se restructurent désormais à Cuba³¹⁵. La communauté française est composée en bonne part par des réfugiés qui s'installent à l'est de Cuba à la suite des événements insurrectionnels³¹⁶. Ce mouvement migratoire se fait au moment du décollage économique de la colonie dans lequel les réfugiés français ou franco-caribéens ont joué un rôle décisif³¹⁷. Quand la traite reprend à partir de 1815, en dépit de la loi, les conditions de marché à Cuba sont bien plus favorables qu'ailleurs dans les Antilles. Les colonies françaises ressentent davantage l'impact économique des guerres napoléoniennes que Cuba, qui a eu sa croissance soutenue par le commerce actif mené avec les États-Unis pendant ces années³¹⁸. Après les guerres, le marché cubain est beaucoup plus attractif, la demande en main d'œuvre servile est forte et les conditions sont favorables à la vente. À Cuba, les trafiquants nantais trouvent un marché beaucoup plus ouvert et des acheteurs qui paient mieux et plus régulièrement que ne le font les colons-plantateurs des Antilles

³¹⁴ Parmi les débiteurs de P.-T. Dennis dans les colonies, on retrouve un « M Bébin de La Havane » qui lui doit 42 974 F. Il s'agit probablement d'un Français. ADLA, 21 U 148. L'expédition de l'*Espoir* en 1821, le consignataire est un M *Dutaux* de Santiago de Cuba, encore un nom qui renvoie à l'origine française. DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 170.

³¹⁵ YACOU, Alain, « L'expulsion des Français de Saint-Domingue réfugiés dans la région orientale de l'île de Cuba (1808-1810) », *Caravelle. Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, 1982, n° 39. p. 50.

³¹⁶ Santiago de Cuba reçoit plus que double d'expéditions par rapport au second port de prédilection des Nantais, La Havane (cf. tableau 3).

³¹⁷ « Santiago et ses environs doivent principalement leur prospérité agricole et commerciale à l'émigration des colons de St. Domingue » Lettre de Dannery, consul français à Santiago de Cuba, écrite le 7 juillet 1826 à l'ambassadeur de France à Madrid. Centre des archives diplomatiques de Nantes, Madrid, 396PO/B 91.

³¹⁸ FERNÁNDEZ DE PINEDO, Nadia, « Commercial relations between USA and Cuba in times of peace and war, 1803-1807 », *Illes et Imperis*, 2001, n° 4, p. 10.

françaises³¹⁹. Ces informations circulent probablement grâce aux réseaux qui ont historiquement lié Nantes à Saint-Domingue et qui se recomposent partiellement à Cuba avec la migration. Lors de ces échanges, les acteurs français à Cuba soulignent possiblement les avantages du marché d’esclaves cubain par rapport aux autres. Ces renseignements permettraient de réorienter l’offre du secteur nantais vers un marché où la demande est en hausse. Les conditions propices à cette insertion s’expliquent en grande partie par l’ouverture totale du marché cubain aux nations étrangères en 1818 et l’abolition formelle de la traite espagnole deux ans après³²⁰. L’exemple de Prudencio Casamayor illustre bien comment ces relations ont pu se construire. Prudencio Casamayor est pendant les années 1780 planteur à Saint-Domingue et sa famille, d’origine béarnaise, investit dans la traite vers la colonie française³²¹. Il s’enfuit de Saint-Domingue à la suite des événements révolutionnaires et s’installe à Santiago de Cuba en 1797, où il achète des terres et investit dans la culture du café³²². Il devient au cours des années 1810 l’un des négociants les plus prospères de Santiago. Il est l’agent général, l’homme d’affaires, le conseiller et même le banquier de la communauté française de l’orient cubain³²³. Il se livre également à la traite, en 1816 il arme la *Nueva Amable* depuis Santiago de Cuba afin d’acheter des captifs à Bonny³²⁴. Il est lié, par son passé et son présent, à la fois au

³¹⁹ RENAULT François, DAGET, Serge, *Les traites négrières en Afrique*, Paris, Karthala, 1992, p. 137. Les prix des captifs restent relativement élevés alors que les prix du sucre cubain chute drastiquement à partir de 1820, par exemple. Il s’agit du scénario idéal pour le négrier qui vise à vendre les captifs et acheter en retour des denrées coloniales. ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987, p. 187. En 1821, les captifs débarqués par le *Jules-Hyppolite*, ont été vendus à divers propriétaires au prix de 200, 300 et même jusqu’à 500 gourdes chacun, ce qui équivaut à des montants entre 1000 et 2 500 F. DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l’histoire du monde atlantique, 1988, p. 191. *Jules Hyppolite* (ID 34245) <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

³²⁰ La cédule royale du 10 février 1818 promulguée par Ferdinand VII, roi d’Espagne, donne la permission à Cuba du libre commerce total : il s’agit plutôt d’une reconnaissance légale d’une situation qui est réelle depuis deux décennies. DE BIVAR MARQUESE, Rafael de Bivar, « 1808 e o impacto do Brasil na construção do escravismo cubano », *Revista USP*, 2008, (79), p. 128. La cédule royale promulguée par le roi en 1817 vient à l’effet en mai 1820 : la traite est officiellement abolie aux sujets espagnols. Les Français peuvent traduire cela dans le sens d’une ouverture du marché d’esclaves à Cuba. DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l’histoire du monde atlantique, 1988, p. 101.

³²¹ DE CAUNA, Jacques, « Des Pyrénées à la Sierra Maestra : aux origines du modèle caféier cubain, Casamayor et les Béarnais dans l’Orient » dans DUMA, Jean (dir.), *Des ressources et des hommes en montagne*, Éditions du CTHS, Paris, 2019, p. 224. MARQUES, Leonardo, LOURENÇO DA SILVA JÚNIOR, Waldomiro, « Migrações senhoriais no longo século XIX: comparações, conexões e integrações », *Revista de História Comparada*, 2019, Rio de Janeiro, vol. 13, n° 1, p. 164.

³²² DE CAUNA, Jacques, « Des Pyrénées à la Sierra Maestra : aux origines du modèle caféier cubain, Casamayor et les Béarnais dans l’Orient » dans DUMA, Jean (dir.), *Des ressources et des hommes en montagne*, Éditions du CTHS, Paris, 2019, p. 227.

³²³ DE CAUNA, Jacques, « Empreinte de l’esclavage et destinées de familles coloniales françaises à Cuba », *Etudes caribéennes*, 2019, n° 4, p. 5.

³²⁴ *Nueva Ambla* (Santiago de Cuba-Bonny-Freetown, ID 7588) <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

commerce d'esclaves vers Saint-Domingue et vers Cuba, et aux plantations dans les deux colonies. C'est grâce à des figures telles que Casamayor, possédant une influence économique et sociale de premier plan à Cuba, que les négriers nantais historiquement associés au marché de Saint-Domingue établissent des connexions avec Cuba. La position socio-économique de ces acteurs facilite « l'ouverture des portes » aux négriers nantais dans la colonie espagnole. Non seulement ils achètent des esclaves mais ils sont également bien connectés à d'autres acteurs économiques de l'île. Cela permet aux négriers nantais d'entrer en contact avec des acheteurs potentiels, y compris des Espagnols, des Cubains et des États-Uniens³²⁵. Les cordes qui amarrent les négociants de Nantes et de Cuba favorisent la rencontre d'une colonie en forte demande de main-d'œuvre servile et une ville portuaire qui prolonge son rôle historique dans le commerce de denrées coloniales.

3. Les chemins et les méandres de la marchandise (1817-1831)

La vente du sucre, du café et d'autres produits en provenance de Cuba fait aussi la fortune des négociants européens qui consignent la cargaison de retour afin de l'écouler vers les marchés européens, du littoral au continent. Pour s'assurer de la réussite de l'opération il faut néanmoins s'occuper de « blanchir » l'expédition, en se déguisant en bâtiment de commerce ordinaire.

A. Métamorphose négrière et désarmement illégal (1817-1831)

Nous allons voir dans un premier temps comment la défiguration, la disparition ou la vente des navires négriers s'avère une stratégie de camouflage des expéditions illégales, intégrant des acteurs et des espaces étrangers, notamment dans les Caraïbes. Ensuite, nous allons examiner comment le choix des lieux de désarmement passe aussi par l'intégration d'autres lieux, particulièrement Anvers.

1) Vente de navires et métamorphose négrière

Comme l'indique Théodore Canot dans ses mémoires, à la suite des échanges à Cuba, le bâtiment prend route vers une destination antillaise afin d'être reconfiguré.

Le navire, s'il est petit, il est soit démantelé, soit tellement défiguré qu'il peut rentrer sans risque à son port de désarmement avec une cargaison de sucre ou mélasse. Mais si le navire est un brick ou un trois-mâts, il est soit brûlé, soit coulé. Parfois, il

³²⁵ « Le commerce, j'entends le grands commerce, est entièrement dans les mains des étrangers, des Français d'abord, ensuite des Américains » Lettre de Dannery, consul français à Santiago de Cuba, écrite le 7 juillet 1826 à l'ambassadeur de France à Madrid. Centre des archives diplomatiques de Nantes (désormais CADN), Madrid, 396PO/B/91.

est envoyé à Saint-Thomas, à Curaçao ou à Santo Domingo en tant que navire en détresse, pour réapparaître peut-être sous un autre grément, une autre peinture et un autre nom³²⁶.

Certes, le navire est un capital circulant, il se détériore, d'autant plus un navire de traite illégale, qui n'est pas toujours ajusté au le transport des captifs dès l'origine³²⁷. Néanmoins, la nécessité d'effacer les traces d'illégalité dépasse largement la simple procédure de vente d'un navire, visant à liquider une opération qui implique un groupe d'investisseurs formant une société éphémère³²⁸. L'objectif de l'opération consiste à dissimuler ou effacer complètement le passé négrier du navire lors d'une éventuelle capture par un croiseur ou d'une visite lors du désarmement. Il existe plusieurs manières de faire disparaître le corps du délit. L'une des stratégies consiste à envoyer un navire marchand ordinaire à l'endroit de débarquement des captifs afin de récupérer la cargaison de retour et en profiter pour effectuer une deuxième expédition vers l'Afrique sans revenir au port d'attache. C'est ce que Fernandez, négociant de Vigo investisseur principal de l'expédition du *Jeune Louis*, suggère que le capitaine fasse³²⁹. En 1825, le consul français à La Havane, Jacques-Marie Angelucci, informe le ministère des Affaires étrangères que les négriers nantais échappent aux autorités françaises en ne retournant pas en France, mais en effectuant des voyages directement entre La Havane et l'Afrique³³⁰. C'est le cas de *l'Aimable Henriette*, qui a fait trois expéditions de suite sans retourner au port d'attache, accomplissant 924 jours de rotation³³¹. Dans ce cas, le réarmement de l'expédition en direction de la côte africaine se fait depuis Cuba même ou une autre colonie antillaise, comme Saint-Thomas. Les navires sont vendus volontairement, sous prétexte d'innavigabilité, à la colonie danoise ou dans d'autres endroits comme Curaçao,

³²⁶ CANNOT, Théodore, *A Slaver's Log Book, or 20 Years' Residence in Africa. The original manuscript*, Englewood Cliffs N.J., Prentice Hall, 1976 (1806-1860), p. 88.

³²⁷ BRAUDEL, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVIe-XVIIIe siècle. Tome 2 : Les jeux de l'échange*, Paris, Armand Colin (1979), 1986, p. 210. SANJUAN-MARROQUIN, José Miguel, RODRIGO Y ALHARILLA, Martín Rodrigo, « 'No commercial activity leaves greater benefit': The profitability of the Cuban-based slave trade during the first half of the nineteenth century », *The Economic History Review*, 2024, vol. 77, p. 276.

³²⁸ Souvent, pour une expédition négrière, un navire est acheté par un groupe d'investisseurs, ce qui compose environ 15% de l'investissement. Il s'agit d'une étape importante car les actionnaires changent d'une expédition à l'autre. *Ibid.*

³²⁹ LA HAUSSE DE LALOUVIÈRE, Joseph, « A Business Archive of the French Illegal Slave Trade in the Nineteenth Century », *Past and Present*, 252 (1), 2021, p. 156.

³³⁰ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 191.

³³¹ *Ibid.*, p. 368.

Santo Domingo, comme l'indique Théodore Cannot, ou à Madère³³². À Saint-Thomas, si les navires ne sont pas vendus, ils sont reconfigurés et défigurés de telle manière que leur passé négrier récent est occulté. Le nom du navire est changé, ainsi que sa peinture et ses dispositions internes. Si un navire est accusé d'enfreindre la loi, les charges sont portées contre le bâtiment X. Cependant, une fois vendu, le navire est rebaptisé Z, faisant disparaître le corps du délit³³³. La *Marie* est vendue à La Havane 15 jours après être arrivée au port de débarquement des captifs, alors que l'*Orphée* est vendue à Santiago de Cuba sous prétexte d'innavigabilité, constatée par le consul Dannery, après une deuxième expédition armée depuis ce port lors du débarquement des captifs transportés par la première³³⁴. Dans le cas de la *Marie*, le navire est condamné en 1824, alors qu'il avait été vendu le 1^{er} octobre 1822. Aucune poursuite n'est possible pour les armateurs et investisseurs de la traite jusqu'à la loi de 1827. P.-T. Dennis récidive à plusieurs reprises même après la condamnation d'un navire qui avait été vendu à Santiago de Cuba deux avant la condamnation. L'armateur nantais, l'année précédente, utilise la même stratégie que Chardonneau pour l'*Orphée*. Suite au débarquement des captifs à Santiago, l'*Espoir* est vendu au consignataire de l'expédition, Dutaux, négociant domicilié à la ville, et ensuite réarmé vers Galinhas, sous le commandement du même capitaine, Leray. La cargaison prise à Santaigo est composée de 300 barrils de poudre, 12 barrils de rhum et tafia, 8 caisses de fusils, 295 petites marmites en potin, 8 ballots de tabac, 2 caisses de mouchoirs communs, de fer en barres et plusieurs ballot de guingas³³⁵. À Galinhas, la cargaison est échangée contre 234 captifs. Les captifs sont ensuite transportés vers Santiago de Cuba. Après le débarquement, le navire est vendu à un États-Unien domicilié à Santiago et il est rearmé pour une troisième expédition vers le Calabar³³⁶. Nous ne savons pas si un navire du même nom a réalisé trois expéditions sous le même nom sachant qu'il a été vendu deux fois, à deux individus différents. L'hypothèse de l'envoi de deux navires prenant le même nom à la côte n'est pas invraisemblable puisqu'il s'agit

³³² DAGET, Serge, « Armateurs nantais et trafic négrier illégal : une histoire sans petite boîte verte », *Enquêtes et documents*, 1987, Centre de Recherches sur l'histoire du monde atlantique, tome XIII, Nantes, p. 98.

³³³ *Ibid*, p. 83.

³³⁴ Pour la *Marie* : ADLA, 7 R 4/375. Pour l'*Orphée* : ADLA, 7 R 4/383.

³³⁵ P.-T. Dennis a plus de 80 000 F en marchandises de traite à Cuba lors de sa faillite en 1831. Il a un magasin à La Havane et à Santiago de Cuba, où ces marchandises composent probablement la cargaison des navires réarmés à la traite en Afrique une fois que les captifs de la première expédition sont débarqués. ADLA, 21 U 148.

³³⁶ Les informations sur les expéditions successives de l'*Espoir* sont dans DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 170.

de brouiller les pistes et gêner la procédure lancée contre l'*Espoir*³³⁷. Une deuxième hypothèse, plus probable, est qu'il s'agit de ventes fictives et que Dutaux et l'État-Unien de Santiago soient des prête-noms. Si le navire n'est pas vendu dans les Antilles, il est vendu en Europe. Ducoudray-Bourgault procède à une cascade de ventes volontaires de son négrier la *Charlotte* avec Barrié de La Corogne³³⁸. La *Charlotte*, après sa deuxième expédition vers Cuba, est vendue dix semaines, après son retour en août 1821, à l'armateur Genevois de Nantes. Ce dernier la revend à une maison de Bordeaux laquelle l'a envoyée à Saint-Thomas ; et à son retour à Anvers, le bâtiment aurait été pris par un corsaire indépendant³³⁹. En somme, ce qu'il faut retenir de cette complexe procédure de ventes, qu'elles soient réelles ou fictives, c'est que les négriers nantais s'appuient sur des acteurs d'origines diverses placés dans différents points de l'Atlantique. Certains vendent le bâtiment à Cuba, à des acteurs français ou états-uniens, d'autres aux Petites Antilles, à Saint-Thomas, d'autres à Madère ou à Anvers. La stratégie qui consiste à effacer les traces de l'opération illégale repose sur la dilution des preuves à travers les transactions et les modifications qui concernent des acteurs situés dans différents points de l'Atlantique ou de différentes nationalités. La lettre de Robert Mackintosh, consul britannique à Nantes, adressée à Thomas Pickford, consul-général britannique à Paris, en août 1825, corrobore ce constat.

8 th August 1825. Sir (Thomas Pickford, Consul general of Paris.)

In reference to my letter of the 14th May last and in obedience to the commands of his excellency Lord Granville, communicated to me, in a letter dated 15th June, by Monsieur Mandeville, I have now the honor to make known to you for the information of his Excellency, that the owners of the French vessel the Deux Nantais, commanded by Capt. Pelletier, has positively succeeded, through the pilots, in warning her not to approach the French port; The above vessel was boarded near Belle-Isle /when about to enter the Loire/ by a pilot belonging to that island, who delivered a letter to the captain ordering to proceed to Antwerp, and where I know she has arrived safe, and landed a cargo originally intended for this port. I am not aware what steps the owners intended taking, in order to secure this property, but I imagine they instruct the captain to proceed to some colony, where she will undergo a sham sale, and (...) by changing her name she will be able to return again to the slave trade. Should Lord Granville be particularly anxious to substantiate the fact of this vessel's having been warned not to enter this port. I beg you will inform his excellency that upon receiving his instructions to that effect, I will immediately proceed to Belle-Isle, where I make no doubt but I shall succeed in obtaining legal and positive proof.

³³⁷ *Ibid.*

³³⁸ DAGET, Serge, « Armateurs nantais et trafic négrier illégal : une histoire sans petite boîte verte », *Enquêtes et documents*, 1987, Centre de Recherches sur l'histoire du monde atlantique, tome XIII, Nantes, p. 83. Il y a deux expéditions de la *Charlotte* armées par Ducoudray-Bourgault à destination de Cuba. La première à destination de La Havane en 1819 (ID 34082) et la deuxième vers Trinité de Cuba en 1821 (ID 34147). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

³³⁹ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 118.

I have the honour to be Robert Mackintosh. Consul Nantes.³⁴⁰

L'analyse de cette lettre montre deux éléments importants. D'abord, le consul britannique à Nantes, attentif aux tactiques adoptées par les négriers afin de poursuivre les activités illégales, suggère que les propriétaires du navire donnent des instructions au capitaine pour qu'il se rende dans une colonie afin de procéder à une fausse vente et à un changement de nom. De cette manière, le navire poursuivrait ses activités illégales. En effet, la métamorphose du bâtiment est décrite de façon assez similaire que ce soit par le consul britannique, associé à la répression britannique, ou le négrier T. Canot. Les deux mentionnent la vente, ou fausse vente, dans une colonie.

2) Désarmement illégal et complicité internationale

Le deuxième élément important à dégager dans cette lettre est la stratégie de détournement de l'itinéraire afin d'éviter la poursuite judiciaire lors du désarmement dans le port d'attache, Nantes. En effet, un changement de route s'opère lorsque le navire se trouve en danger. Le capitaine reçoit des instructions lors de son arrivée à l'estuaire de la Loire pour qu'il prenne route vers Anvers, la plus discrète des villes négrières. Le témoignage d'Auguste de Staël corrobore le constat selon lequel le port d'Anvers est un port sûr pour les négriers nantais :

A-t-on lieu de croire qu'un bâtiment négrier, à son retour à Nantes, sera soumis à un examen un peu sévère, les armateurs en sont promptement informés, et des lettres sont à l'instant expédiées au capitaine, par l'entremise des pilotes côtiers, pour lui donner ordre de changer de route, et de se rendre soit à Lisbonne, soit plus habituellement Anvers³⁴¹.

³⁴⁰ National Archives (Kew), Public Register Office, Foreign Office 84/43. « Consulat britannique de Nantes. 8 août 1825. Monsieur (Thomas Pickford, consul général à Paris), En référence à ma lettre du 14 mai capitaine Pelletier, ont réussi de manière certaine, grâce aux pilotes, à l'avertir de ne pas débarquer au port français. Le navire susmentionné a été abordé près de Belle-Isle/lorsqu'il s'apprêtait à entrer dans la Loire/ par un pilote appartenant à cette île, qui a remis une lettre au capitaine lui ordonnant de se rendre à Anvers où je sais qu'il est arrivé sain et sauf et a déchargé une cargaison initialement destinée à ce port. Je ne sais pas quelles mesures les propriétaires ont l'intention de prendre pour garantir cette propriété, mais j'imagine qu'ils donneront des instructions au capitaine pour se rendre dans une colonie, où le navire subira une fausse vente et (...) en changeant de nom, il pourra revenir dans le commerce des esclaves. Si Lord Granville (ambassadeur britannique en France) est particulièrement désireux de prouver le fait que le navire a été averti de ne pas entrer dans ce port, je vous prie de bien vouloir informer Son Excellence que dès réception de ses instructions à cet effet, je me rendrai immédiatement à Belle-Isle, où je ne doute pas que je réussirai à obtenir une preuve légale et irréfutable. J'ai l'honneur d'être, Robert Mackintosh, Consul de Nantes. » (Traduction personnelle). Il s'agit du *Deux Nantais* (Nantes-Sherbro-Santiago de Cuba, ID 554). <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

³⁴¹ DE STAËL-HOLSTEIN, Auguste-Louis, *Société de la morale chrétienne. Comité pour l'abolition de la traite des noirs*, Paris, Hachette Livre Bnf, (1826), 2012, p. 7.

Au moins onze autres navires nantais ayant fait la traite à Cuba désarment à Anvers ou lors de leur retour³⁴². De ces onze navires qui désarment à Anvers, huit appartiennent au groupe de quatre principaux négriers impliqués dans la traite vers Cuba³⁴³. Les frères Chardonneau, par exemple, désarment quatre fois à Anvers. Les relations avec le port d'Anvers sont probablement beaucoup plus fortes chez les négociants spécialistes de la traite illégale vers Cuba que chez les petits investisseurs de la place nantaise dont la surface socio-économique est plus restreinte. Le port néerlandais sert de point de refuge aux navires qui prétendent échapper à la surveillance portuaire de Nantes, même si elle n'était pas sévère jusqu'en 1826. En désarmant à Anvers au lieu de désarmer au port d'attache, il est plus difficile pour les autorités de l'administration portuaire de visiter le bâtiment ou même de prendre connaissance de l'endroit où se trouve le navire. Ainsi, après les accusations faites et les renseignements britanniques livrés au gouvernement français, l'armateur du *Deux Nantais*, Ogereau, fait envoyer une lettre au capitaine Mahé :

Mr Mahé (...) aussitôt la présente reçue, vous ferez route pour le port d'Anvers, où je me rendrai de suite, vous voudrez bien ne point relâcher pour quelque chause que ce soit dans aucun port de France. Vous donnerez au pilote qui vous remettra la présente et qui vous conduira au large, un reçu sur lequel je lui payerai 100 francs pour son pilotage, signé Ogereau³⁴⁴.

L'armateur a distribué l'avis à d'autres pilotes par l'intermédiaire d'un certain Goupilleau, un des principaux consignataires de la place nantaise. Denys Bernard, chef pilote, est le premier à trouver le bateau, qui désarme à Flessingue, port néerlandais à proximité d'Anvers où le *Jeune Louis* fait sa quarantaine avant de se rendre à Anvers, dans la même année³⁴⁵. En vertu des relations commerciales et financières établies entre

³⁴² La *Charlotte*, en 1820. DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 118. La *Bonne Amélie* en 1822. *Ibid*, p. 160. L'*Aimable Henriette* en 1822 et en 1825. *Ibid*, p. 217 et 368. L'*Agile* en 1823. *Ibid*, p. 274. L'*Opoubo*. *Ibid*, p. 405. La *Télémaque* en 1825. *Ibid*, p. 413. La *Vive-Henriette* en 1825. *Ibid*, 418. Le *Charles* en 1826. *Ibid*, p. 439. La *Firmine* en 1827. *Ibid*, p. 445. Le *Jeune Louis* en 1825. FOHLEN, Claude, « Une expédition négrière nantaise sous la Restauration » dans MERGER, Michèle, BARJOT, Dominique, POLINO, Marie-Noëlle (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXe-XXe siècles : mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 162.

³⁴³ Les quatre principaux armateurs de la traite illégale nantaise vers Cuba : Vallée et Fils, Pierre-Thomas Dennis, les frères Chardonneau et Ducoudray-Bourgault. Les quatre ont fait désarmer leurs navires à Anvers, au moins une fois.

³⁴⁴ DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 320.

³⁴⁵ National Archives (Kew), Public Register Office, Foreign Office 84/43. DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988, p. 320. FOHLEN, Claude, « Une expédition négrière nantaise sous la Restauration » dans MERGER, Michèle, BARJOT, Dominique, POLINO, Marie-Noëlle (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXe-XXe siècles : mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 162.

les négriers nantais et les négociants d'Anvers, ce choix nous paraît logique. Il devient encore plus cohérent lorsqu'on comprend l'importance du rôle de la ville en tant que port d'importation et de redistribution de denrées coloniales dans les années 1820.

B. Des plantations cubaines aux profondeurs continentales d'Europe (1817-1831)

Les marchandises consignées par les négociants d'Europe et transportées par les bâtiments nantais au retour de Cuba trouvent des destinations variées. Le sucre et le café qui arrivent sont à l'adresse non seulement des négociants nantais, mais aussi de ceux d'Hambourg et principalement d'Anvers. Ainsi, une part des marchandises reste à Nantes, mais une autre prend la route vers le nord.

1) Produits coloniaux et second esclavage

Les cargaisons de retour des expéditions négrières nantaises vers Cuba sont composées de denrées coloniales, notamment de sucre et de café. Une fois les marchandises déchargées en Europe, elles sont vendues sur place ou reexportées. Ensuite, elles sont mises en circulation et consommées par une population européenne avide de sucre et café au cours du premier tiers du XIXe siècle. Il est impossible d'envisager la traite que nous étudions sans reconnaître que, sans la demande européenne et états-unienne, ce commerce illégal n'aurait même pas lieu d'être. Comme l'a suggéré Marx, la production, la distribution, l'échange et la consommation sont parties d'une même totalité³⁴⁶, repris par Eric Williams « *no sugar, no slaves* » et l'historien James Oakes « être un esclave dans les Amériques est dépenser la vie pour alimenter la demande du capitalisme en coton, café et sucre³⁴⁷. » En effet, le sucre et le café cubain échangés à Cuba contre les captifs par les Nantais répondent à une demande qui, en raison des changements socio-économiques européens au cours du premier tiers du XIXe siècle, modifie sa structure même. Les classes moyennes et la classe ouvrière consomment de plus en plus ces deux produits, une tendance qui accompagne l'urbanisation et l'industrialisation en Europe. Pareillement, le coton, qui provient en partie de Cuba, est une matière première indispensable au décollage de l'industrie textile européenne. En somme, le nouvel essor de l'esclavage dans certaines régions des Amériques, dont Cuba, dans cette période, est indissociable des mutations socio-économiques de l'Europe. C'est

³⁴⁶ MARQUES, Leonardo, « Colonial America and commodity History: the plurality times of historical capitalism », *Esboços*, 2021, Florianópolis, v. 28, n. 49, p. 781.

³⁴⁷ RÖNNBÄCK, Klas, « Consumers and Slavery : Diversified markets for plantation produce and the survival of slavery in the nineteenth century », *Review (Fernand Braudel Center)*, 2010, n° 33/1, p. 72.

l'argument de base du concept de second esclavage³⁴⁸. Les liens qui unissent Cuba et certaines parties de l'Europe sont les résultats de la position que chacun de ces lieux occupent dans l'économie-monde capitaliste. Cette zone géographique contient des parts qui interagissent entre elles grâce aux flux de marchandises, de travail et de capital. L'élément qui unifie cette structure est la division du travail³⁴⁹. La traite illégale organisée depuis Nantes vers Cuba, à travers la côte africaine implique non seulement l'interaction entre ces trois endroits de l'économie-monde capitaliste, mais également d'autres fragments de cette zone, comme nous l'avons montré tout au long de notre démonstration. Les marchandises produites grâce au travail servile à Cuba n'ont pas forcément comme destination ultime la ville de Nantes, elles sont également à destination d'autres marchés européens.

2) L'écoulement des marchandises à Nantes

Les négociants de Nantes impliqués dans la traite illégale consignent des barriques de sucre et des sacs de café lors des expéditions négrières, conscients que la vente de ces produits au retour génèreront des profits importants. Pareillement, ce sont eux les grands acheteurs des produits déchargés lors de l'arrivée des navires en provenance de Cuba. René Soubzmain, armateur de trois expéditions négrières vers Cuba, décharge les marchandises transportées par l'*Elisa* en provenance de Santiago de Cuba. Soubzmain, consignataire de l'expédition, détient à son adresse du sucre, du café, du tabac, des bûches de bois de teinture. D'autres marchandises sont également entreposées à l'adresse de négriers renommés de la place nantaise. P.-T. Dennis reçoit du café, ainsi que P. Bonamy, alors que capitaine du navire, Gautreau reçoit deux dents d'éléphant³⁵⁰. Ainsi, les marchandises sont destinées non seulement au consignataire, souvent armateur et propriétaire du navire, mais aussi aux négociants de la ville, également impliqués dans le trafic et armateurs dans d'autres occasions. Les intéressés sur un navire négrier attendent ce qui leur revient des denrées coloniales. Le failli Houssay Aîné doit aux intéressés, pour l'expédition de l'*Actif*, un montant de 37 sacs de café qui ont un produit net de 4 080 F³⁵¹. Souvent, les marchandises de retour se répartissent entre une quinzaine d'acheteurs. Une

³⁴⁸ TOMICH, Dale, « The Second Slavery : Bonded Labor and the Transformation of the Nineteenth Century World Economy » dans PARGAS, Damian Alan, ROSU, Felicia (dir.), *Critical Readings on Global Slavery*, Leyde et Boston, Brill, 2017, p. 105.

³⁴⁹ WALLERSTEIN, Immanuel, *Comprendre le monde. Introduction à l'analyse des systèmes-monde*, Paris, La Découverte, 2009, p. 43.

³⁵⁰ ADLA, *Feuille commerciale de Nantes*, 15 juillet 1822. L'*Elisa* (ID 34159)

<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

³⁵¹ ADLA, 21 U 130.

partie du sucre arrivée à Nantes est transformée dans les raffineries de sucre de la ville. Les premières raffineries mises en place après 1815 répondent aux besoins de la traite qui nécessite une industrie capable de transformer sur place une partie des retours sucriers des campagnes négrières³⁵². La rentabilité du trafic dépend de la possibilité d'écouler des sucres. Il conduit donc à relancer l'industrie de la raffinerie³⁵³. Des relations étroites se tissent entre le monde de l'armement négrier et celui des raffineries de sucre car les bénéfices de la traite dépendent fortement de la bonne rentrée des retours sucriers³⁵⁴. Une partie du sucre ou d'autres denrées coloniales est transformée et consommée sur place ou régionalement. Néanmoins, une partie est destinée aux marchés européens, notamment les marchés néerlandais et allemand.

3) Anvers, Hambourg et l'économie atlantique

Dès le XVIII^e siècle, une bonne partie du sucre importé en France de ses colonies est réexportée ensuite, notamment vers Hambourg et la Hollande³⁵⁵. Bordeaux, par exemple, redistribue près de la moitié des réexportations coloniales³⁵⁶. Les denrées coloniales, plus particulièrement le sucre, arrivent dans l'espace néerlandais et germanique au XIX^e siècle. Anvers et Hambourg concentrent une bonne partie de ce produit cubain en Europe. À Hambourg, les négociants reçoivent du sucre, du café et du tabac cubain par l'intermédiaire des négriers impliqués dans la traite illégale vers Cuba. Le failli P.-T. Dennis possède 145 caisses de sucre, 96 sacs de café et 170 caisses de cigares qui sont à l'adresse de Schwartz frères de Hambourg³⁵⁷. Le failli Bournichon fils aîné est débiteur d'une somme de 3 325 F de Courvoisier & Cie de Hambourg³⁵⁸. La place hambourgeoise

³⁵² PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIII^e siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994, p. 575.

³⁵³ PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Nantes au temps de la traite des Noirs*, Paris, Fayard, 2014, p. 213.

³⁵⁴ Les négociants de la ville se plaignent contre la mairie de Nantes qui exige, à travers la loi des douanes de 1817, un certificat d'origine délivré par le fabricant et visé par le maire afin de pouvoir bénéficier des primes à l'exportation concédées aux raffineries. Le bras de fer établit entre la Chambre de commerce et la mairie s'explique par le souhait des négociants de masquer les importations de sucre en provenance des colonies espagnoles comme Cuba. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIII^e siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994, p. 346-347.

³⁵⁵ Par exemple, selon Robert Stein, environ 70 % de l'importation de sucre en France était ensuite réexportée vers d'autres pays de l'Europe. Pendant le XVIII^e siècle, la France a été une des plus importantes sources d'approvisionnement en sucre pour les marchés de Hambourg et du marché Baltique. RÖNNBÄCK, Klas, « Consumers and Slavery : Diversified markets for plantation produce and the survival of slavery in the nineteenth century », *Review (Fernand Braudel Center)*, 2010, n° 33/1, p. 75.

³⁵⁶ LOUPÈS, Philippe, « Les ports français de la façade atlantique et l'Amérique au XVIII^e siècle » dans LAMORE, Jean (dir.), *Les français dans l'orient cubain: actes du Colloque international de Santiago de Cuba, 16-18 avril 1991*, Bordeaux, Maison des Pays ibériques, 1993, p. 155.

³⁵⁷ ADLA, 21 U 148.

³⁵⁸ ADLA, 21 U 149.

reçoit donc une bonne partie des exportations cubaines et brésiliennes à destination du marché européen lors du premier tiers du XIXe siècle³⁵⁹. Elle profite de l'ouverture commerciale de Cuba pour accéder directement aux marchandises de la colonie espagnole. Les négociants et armateurs hambourgeois, par exemple, sont plus nombreux à aller à La Havane qu'à Cadix, auparavant détentrice du monopole du commerce colonial espagnol. En 1822, Hambourg envoie 27 navires à La Havane³⁶⁰. En 1826, 16 navires hambourgeois entrent au principal port cubain³⁶¹. Le port allemand, qui dépendait auparavant des réexportations de produits coloniaux par les puissances coloniales comme la France pour satisfaire sa demande, peut à partir des années 1810 accéder directement aux produits cubains et brésiliens. L'ouverture de ces marchés coïncide avec une période de forte demande en produits coloniaux dans les marchés du nord de l'Europe. Après 1815, la demande de cette région en sucre, café et coton augmente rapidement³⁶². Si le sucre, le café et le tabac cubains sont désormais directement accessibles à ces marchés en expansion, ils arrivent également en tant que cargaison de retour des expéditions illégales nantaises vers Cuba. La traite s'articule avec l'expansion de la demande en produits coloniaux des marchés du nord en voie d'industrialisation et d'urbanisation. Ce constat nous invite à considérer ce trafic comme intégré aux régions d'Europe qui sont moins souvent associées à la traite et au commerce colonial. Cuba, Nantes, Anvers, Hambourg et les marchés de l'Europe du nord sont des fragments d'un ensemble cohérent qui forme alors l'économie-monde capitaliste. Chaque part de cette unité interagit d'une manière dans notre analyse : Cuba reçoit les captifs transportés par les Nantais, qui, en échange, obtiennent des marchandises produites par la main d'œuvre servile dans les plantations. Une partie de ces produits est acheminée vers Anvers et Hambourg, d'où elles sont redistribuées vers l'*hinterland*, c'est-à-dire les régions germanophones et néerlandophones. Dans ces régions, l'appétit pour ces marchandises perpétue les liens entre le monde dit libre et le système des plantations esclavagistes. Le trafic illégal nantais vers Cuba permet, dans une certaine mesure, de maintenir la connexion entre ces deux mondes. En étudiant les relations entre Nantes et Anvers le constat devient encore plus compréhensible. Le jugement arbitral entre S. Ernest et Favre Petit-Pierre & Cie sur

³⁵⁹ ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987, p.186.

³⁶⁰ BARTOLOMEI, Arnaud, « Nueva España, el último bastión del comercio imperial español en el proceso de apertura de la Carrera de Indias (1815-1825) », *Illes i imperis*, 2021, n° 23, p. 118.

³⁶¹ CADN, 396PO/B/91.

³⁶² RÖNNBÄCK, Klas, « Consumers and Slavery : Diversified markets for plantation produce and the survival of slavery in the nineteenth century », *Review (Fernand Braudel Center)*, 2010, n° 33/1, p. 75.

l'opération du navire La *Légère* en 1831 illustre bien notre propos³⁶³. Le premier est armateur du navire et les seconds sont intéressés à un quart dans l'opération. Le navire est parti « faire la troque » sur la côte d'Afrique ; une fois l'opération terminée, le capitaine Devèze vend le navire aux colonies³⁶⁴. Ensuite, il se rend à Porto-Rico où il débarque probablement les captifs achetés en Afrique en échange du sucre qu'il envoie ensuite à Anvers :

Le premier février mil huit vingt huit l'armateur envoya de nouveau le capitaine Devèze à la colonie avec autorisation d'opérer le recouvrement des traites rapportées par lui, ce dernier expédia de Mayaguez (Porto-Rico) pour Anvers un bâtiment chargé de sucre et autres marchandises achetées avec l'argent des traites recouvrées. Ces marchandises ont été vendues : hors un parti de bois de Gayou mis en entrepôt à Anvers et consumé dans l'incendie occasionné par le bombardement de cette ville...³⁶⁵

Le sucre est vendu à Anvers, où les prix compétitifs pratiqués par les concurrents rendent son adjudication difficile :

Considérant qu'il est prouvé que pendant tout le temps du séjour des sucres à Anvers il était difficile de se défaire de cette marchandise, très abondante sur le marché de cette place, est toujours cotée, a son prix...au dessous de celui indiqué par messieurs Favre Petit Pierre & Cie...³⁶⁶.

La place d'Anvers est dans les années 1820 un grand marché sucrier dont profitent les Nantais grâce, en partie, aux expéditions illégales menées vers les colonies espagnoles. Le choix d'écouler la marchandise de retour, souvent le sucre, à Anvers témoigne de l'affirmation du port néerlandais comme marché central dans le commerce colonial. Le fait que la marchandise soit « très abondante sur le marché » est le fruit du renouveau de la place au début du XIXe siècle après deux siècles de stagnation et de domination du port d'Amsterdam. Entre les années 1500 et les années 1570, Anvers est une ville-monde³⁶⁷. La ville se situe au cœur de l'économie internationale et de la naissance économie atlantique³⁶⁸. Entre les années 1580 et les années 1790, Anvers perd sa centralité

³⁶³ ADLA, 21 U 148.

³⁶⁴ Il s'agit de l'expédition négrière de la *Légère* (ID 34605).

<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

³⁶⁵ ADLA, 21 U 148.

³⁶⁶ *Ibid.*

³⁶⁷ Entre les années 1500 et les années 1570, Anvers est une ville-monde. La ville se situe au cœur de l'économie internationale et de la naissance économie atlantique. Elle joue un rôle central dans le commerce mené par les étrangers : les Hanséates, les Anglais, les Français, les Italiens et, surtout, des Ibériques. BRAUDEL, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVIe-XVIIIe siècle. Tome 3 : Le temps du monde*, Paris, Armand Colin (1979), 1986, p. 118.

³⁶⁸ Elle joue un rôle central dans le commerce mené par les étrangers : les Hanséates, les Anglais, les Français, les Italiens et, surtout, des Ibériques. La richesse de la ville provient de sa centralité dans le commerce d'épices, dans un premier temps, puis de d'argent et de sucre. Deux caractéristiques principales de la ville sont à relever, à savoir sa proximité des pays densément peuplés, le Brabant et la Flandre ; les marchands allemands se sont installés massivement dans la ville, faisant la connection avec les marchés de

dans l'économie-monde capitaliste. Le port est éclipsé par Amsterdam, puis par Londres. En 1795, les révolutionnaires français lèvent le blocage de l'Escaut, qui entravait jusqu'alors la prospérité d'Anvers³⁶⁹. Les résultats sont étonnants : quasi absents pendant deux siècles, les navires au long cours arrivent en grande quantité dans les années 1800. Le nouvel essor d'Anvers repose notamment sur le rôle de redistribution de marchandises coloniales espagnoles, françaises et néerlandaises transportées par les bâtiments états-uniens pendant les guerres napoléoniennes³⁷⁰. Dans ce cadre, le commerce de sucre compte parmi les activités les plus importantes de la ville. À partir de 1815, les mouvements maritimes avec les Amériques augmentent davantage et les importateurs, raffineurs et exportateurs de sucre exercent un rôle de premier plan dans la renaissance du port néerlandais³⁷¹. Parmi les firmes qui sont derrière ces activités, un bon nombre sont allemandes, spécialisées dans l'exportation du sucre brut importé depuis Anvers ou du sucre raffiné sur place³⁷². Ainsi, plus de deux siècles après son déclin, Anvers redevient l'un des centres névralgiques du commerce atlantique, reliant encore une fois les marchés américains aux marchés de l'Europe septentrionale, grâce aussi à la participation du capital allemand³⁷³. En 1829, Anvers importe 24,5 millions de kilos de café et 23,5 millions de kilos de sucre³⁷⁴. C'est en prenant conscience du rôle qu'exerce Anvers dans le commerce atlantique de denrées coloniales que les relations entre les négociants de Nantes et Anvers paraissent plus compréhensibles. Nantes a une longue tradition dans la traite négrière et dans le commerce colonial. Anvers, en plein réveil de son sommeil de

l'espace germanique à travers l'axe rhénan. Anvers est, entre autres, la porte d'entrée de l'accès à la plus grosse clientèle du poivre et des épices, l'Europe centrale et du nord. *Ibid*, p. 123. La ville est la capitale des marchands-prêteurs d'Augsbourg, les Fugger et les Welser, sur lesquels les grands circuits commerciaux, financiers et monétaires se reposent dans la première moitié du XVI^e siècle. *Ibid*, p. 125.

³⁶⁹ T. HART, Marjolein, GREEFS, Hilde, « Sweet and Sour. Economic turmoil and resilience of the sugar sector in Antwerp and Rotterdam, 1795-1815 », *Low Countries Historical Review*, 2018, vol. 133-2 p. 7.

³⁷⁰ *Ibid*, p. 8. En 1805, les États-Uniens dominent l'activité sur le port d'Anvers grâce au transport des marchandises provenant des colonies américaines. VERAGHTERT, Karel, « From inland port to international port, 1790-1914 » dans SUYKENS, Fernand, ASAERT, Gustaaf, A. DE VOS, George, THIJS, Alfons (dir.), *Antwerp : a port of all seasons*, Anvers, Orthelius, 1986, p. 282.

³⁷¹ T. HART, Marjolein, GREEFS, Hilde, « Sweet and Sour. Economic turmoil and resilience of the sugar sector in Antwerp and Rotterdam, 1795-1815 », *Low Countries Historical Review*, 2018, vol. 133-2, p. 12

³⁷² *Ibid*, p. 14. Anvers suit le déplacement progressif du commerce européen vers l'Europe du nord-ouest. Au tournant du XIX^e siècle, les connexions entre l'Angleterre et le bassin du Rhin, deux régions industrialisées, deviennent de plus en plus importantes. Anvers se situe entre les deux, elle peut ainsi servir d'intermédiaire entre ces deux marchés aussi. *Ibid*, p. 11.

³⁷³ Les firmes allemandes, néerlandaises et états-uniennes installées à Anvers estiment qu'Anvers dépasseraient bientôt les ports néerlandais dans l'approvisionnement de produits coloniaux. VERAGHTERT, Karel, « From inland port to international port, 1790-1914 » dans SUYKENS, Fernand, ASAERT, Gustaaf, A. DE VOS, George, THIJS, Alfons (dir.), *Antwerp : a port of all seasons*, Anvers, Orthelius, 1986, p. 289.

³⁷⁴ VERAGHTERT, Karel, « The Port of Antwerp and America, 1790-1900 » dans REYNOLDS, Clark (dir.), *Global Crossroads and the American Seas*, Missoula, Pictorial Histories, 1988, p. 54.

deux siècles, devient l'un des centres les plus dynamiques dans le commerce de denrées coloniales en Europe. Cuba dans les années 1820 devient le premier exportateur mondial de sucre. Anvers est une des principales villes importatrices de sucre en Europe, grâce à son rôle d'approvisionnement d'un *hinterland* économiquement dynamique. Ainsi, le désarmement fréquent des négriers nantais au retour de leurs expédition à Cuba s'explique pour trois raisons. D'abord, en désarmant dans le port néerlandais, les risques d'une éventuelle poursuite judiciaire en cas de visite du navire à son port d'attache, Nantes, sont atténués. Ensuite, Anvers est un marché de forte demande en sucre et café, les deux principaux produits transportés. Enfin, la troisième raison repose sur l'étude des investisseurs de la traite illégale à Nantes. Une partie des investisseurs de la traite illégale nantaise vers Cuba est composée par d'armateurs et de négociants installés à Anvers. Intéressés dans le commerce de sucre et de café, ces acteurs prennent des parts d'expéditions en attendant leurs marchandises de retour, prêtes à être ensuite réexportées vers les marchés néerlandais et allemands. En somme, Anvers investit dans le trafic organisé depuis Nantes en prenant des intérêts d'une expédition, en assurant des voyages, ou en prêtant à des négociants de Nantes. Ces apports contribuent à financer les expéditions qui ont comme résultat l'échange des captifs africains contre des marchandises (le sucre, le café) à Cuba. Au retour, une partie des marchandises reviennent donc à Anvers, où demeurent les investisseurs des expéditions. Qu'ils soient bruts ou finis, les produits sont ensuite reexportés vers d'autres marchés européens. Ces mêmes marchandises, issues de la main d'œuvre servile dont les Nantais contribuent à approvisionner Cuba, sont consommées dans les marchés du nord-ouest et du centre de l'Europe. Le sucre et le café transportés par les trafiquants nantais au retour de leurs expéditions illégales vers Cuba atteignent ainsi l'Europe jusque dans ses profondeurs continentales grâce au rôle joué par Hambourg et, principalement, Anvers.

Conclusion

L'objectif de ce mémoire a été d'effectuer une première exploration des possibles liens entre Nantes et d'autres espaces atlantiques dans la construction de la traite transnationale vers Cuba entre la fin des années 1810 et 1831. Il s'agit d'une période particulièrement féconde pour l'analyse de ce phénomène car les Nantais, animant le secteur négrier français le plus actif de la période, se rendent régulièrement à Cuba, le principal marché de captifs dans les Caraïbes. Notre ambition s'est concrétisée dans une étude qui a visé la connexion des points qui constituent cette traite à partir de Nantes. En observant les dynamiques des acteurs nantais, nous avons reconstitué partiellement les connexions de ceux-ci avec les acteurs installés en Europe, en Afrique et dans les Amériques. Ce faisant, nous avons réussi à ajouter certaines pièces d'un puzzle encore en cours de construction. L'historiographie française sur la traite illégale a bâti une bonne partie de l'édifice négrier nantais de cette période, repérant la formation d'un milieu solide et influent, capable de s'imposer malgré l'interdiction du commerce. À l'instar de certains travaux anglophones à propos de la traite vers Cuba, insistant davantage sur la dimension transnationale du trafic, nous avons essayé de vérifier la participation nantaise à partir de ce prisme : les connexions spatiales à la fois dans l'itinéraire et dans la structure commerciale et financière. Suite à l'étude de certains travaux plus récents de l'historiographie anglophone, la dimension transnationale de la traite au XIXe siècle est un aspect du commerce qui devient de plus en plus clair. La participation nantaise n'a jamais été véritablement étudiée, et pourtant, il s'agit d'un secteur très actif pour la période. Ainsi, en incorporant la dimension transnationale dans une traite illégale nantaise encore peu étudiée par ce prisme, et, en apportant les éléments du contexte local et la connaissance des acteurs nantais à l'historiographie anglophone et espagnole, nous espérons avoir contribué d'une certaine façon à lier les points méconnus de chacune de ces historiographies.

Avec ce mémoire, nous avons démontré que le succès de la pénétration des Nantais sur le marché cubain repose non seulement sur leur capacité d'organisation, de financement et de protection interne, mais également sur leur intégration à d'autres espaces. Celle-ci se réalise d'abord par la circulation de marchandises et de capitaux étrangers, qui contribuent à la préparation et au financement du commerce illégal. Ensuite, elle se fait par le choix d'itinéraires permettant aux négriers d'éviter les croiseurs de répression, de dissimuler leurs activités illégales grâce à l'implication de partenaires commerciaux étrangers qui s'intègrent dans ces réseaux. La nature illégale du trafic ne

permet pas d'avoir accès à l'ensemble des documents qui pourraient nous aider et confirmer totalement ces hypothèses. Cependant, ce travail ouvre un champ d'études à propos de connexions inédites et inexploitées dont l'analyse ultérieure pourrait s'avérer encore plus riche. En effet, tout indique que les réseaux transnationaux et l'interaction avec d'autres espaces de l'Atlantique ont joué un rôle important dans la réussite nantaise. Poursuivre dans cette voie permettra de se rendre compte de l'ampleur réelle du phénomène. Les premiers résultats de notre démonstration annoncent déjà les prémises prometteuses de nos futurs travaux. Un des résultats les plus intéressants renvoie à l'hypothèse de l'investissement étranger dans la traite via Nantes. Même si le propriétaire du navire est souvent nantais, derrière lui se cache une nébuleuse d'investisseurs. À Nantes, les expéditions sont armées par des armateurs locaux, mais pour le compte de négriers installés ailleurs, dans un certain nombre de cas. Ainsi, les négriers d'autres nations bénéficient des facilités qu'on trouve dans le port français, en raison de l'inefficacité de la répression et de la connivence des autorités, pour investir à la traite vers Cuba en utilisant Nantes comme subterfuge. Les négociants et investisseurs multiples d'autres places atlantiques, comme Anvers ou La Corogne ont pu bénéficier de la couverture qu'offre la ville de Nantes. Ces acteurs savent probablement qu'investir dans la traite vers Cuba via Nantes garantit un retour plus sûr, en raison de plusieurs facteurs clés : les négriers nantais possèdent un savoir-faire illégal important ; historiquement, le port est tourné vers l'activité négrière ; il reste le seul port européen à poursuivre l'armement négrier dans les années 1820 ; enfin, les négriers nantais sont intégrés dans des réseaux marchands qui leur donnent un accès plus facile au marché cubain, notamment grâce à l'intermédiaire des réfugiés de Saint-Domigue installés dans la colonie espagnole. Nos résultats contribuent à complexifier et solidifier certains arguments avancés par d'autres historiens tels que la participation britannique indirecte dans la traite illégale, en observant le cas nantais. Ils s'ouvrent également à de nouvelles directions en incluant la participation d'autres villes atlantiques qui n'avaient jamais été étudiées sous l'angle de leur implication dans la traite, comme c'est le cas d'Anvers. Enfin, ils mettent en lumière les connexions avec des ports tels que La Corogne, dont les liens avec Nantes étaient jusqu'alors assez obscurs. Notre travail a ainsi apporté une contribution à l'étude de la dimension transnationale de la traite du second esclavage. Néanmoins, elle ne s'arrête pas là. Nos efforts pour la suite seront d'essayer de creuser encore plus l'investissement négrier international à Nantes, mais surtout de comprendre davantage le rôle des acteurs et espaces étrangers en Afrique et dans les Amériques.

Sources

Primaires

- I. Archives départementales de Loire-Atlantique
 - a) Justice, Tribunal de commerce (21 U) : 21 U 128, 21 U 130, 21 U 134, 21 U 138, 21 U 141, 21 U 145, 21 U 148, 21 U 149, 21 U 151, 21 U 152.
 - b) Fonds notariés, étude de César Marie François Varsavaux : 4 E 12/895, 4 E 12/900.
 - c) Presse, *Feuille commerciale de Nantes* : années 1822, 1823 et 1826.
 - d) Affaires maritimes, Inscription maritime (7 R) : 7 R 1/1424, 7 R 4/81, 7 R 4/375, 7 R 4/376, 7 R 4/377, 7 R 4/383, 7 R 4/384, 7 R 4/1107, 7 R 5/128-130.
- II. The National Archives (Kew)
 - a) Public Register Office, Foreign Office, Records of the Slave Trade Department and successors. General correspondance before 1906 (FO 84) : FO 84/43, FO 84/58.
- III. Centre des archives diplomatiques de Nantes
 - a) Ambassade de France à Madrid, Correspondance échangée entre l'Ambassade et les consulats : 396PO/B/91. État civil consulaire, primata : 186EC/1 (Santiago de Cuba).

Secondaires

CANNOT, Théodore, *A Slaver's Log Book, or 20 Years' Residence in Africa. The original manuscript*, Englewood Cliffs N.J., Prentice Hall, (1806-1860), 1976.

DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988.

DE STAËL-HOLSTEIN, Auguste-Louis, *Société de la morale chrétienne. Comité pour l'abolition de la traite des noirs*, Paris, Hachette Livre Bnf, (1826), 2012.

Voyages : The Trans-Atlantic Slave Trade Database. <https://www.slavevoyages.org/>

Projet REPAIRS. [Repairs \(esclavage-indemnitees.fr\)](http://Repairs(esclavage-indemnitees.fr))

Bibliographie

A.E. HARRIS, John, « Circuits of wealth, circuits of sorrow : financing the illegal transatlantic slave trade in the age of suppression, 1850-1866 », *Journal of Global History*, 2016, n° 11, p. 409-429.

ALONSO-ÁLVAREZ, Luis, *Comércio colonial y crisis del Antiguo régimen en Galicia (1778-1818)*, Saint-Jacques-de-Compostelle, Xunta de Galicia (Consellería da Presidencia), 1986.

BARCIA, Manuel, « ‘Full Capable of Any Iniquity’ : The Atlantic human trafficking network of the Zangroniz family », *The Americas*, 2015, n° 73/2, p. 303-324.

BARCIA, Manuel, KESIDOU, Effie, « Innovation and entrepreneurship as strategies for success among Cuban-based firms in the last years of the transatlantic slave trade », *Business History*, 2018, vol. 60, p. 542-561.

BARTOLOMEI Arnaud, HUETZ DE LEMPS, Xavier, RODRIGO Y ALHARILLA, Martín, « L’impérialisme informel de la France et de l’Espagne au XIXe siècle », *Outre-Mers Revue d’Histoire*, 2021, n° 410-411 (1) p. 5-15.

BARTOLOMEI, Arnaud, « Nueva España, el último bastión del comercio imperial español en el proceso de apertura de la Carrera de Indias (1815-1825) », *Illes i imperis*, 2021, n° 23, p. 99-126.

BOURRIGAUD, René, « Innovations étrangères dans les campagnes nantaises du début du XIXe siècle », *Études rurales*, 1994, n° 134/135, p. 161-173.

BRAUDEL, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVIe-XVIIIe siècle. Tome 2 : Les jeux de l’échange*, Paris, Armand Colin, 1986.

BRAUDEL, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVIe-XVIIIe siècle. Tome 3 : Le temps du monde*, Paris, Armand Colin, 1986.

BURNARD, Trevor, *The Atlantic in World History, 1490-1830*, Londres, Bloomsbury Academic, 2020.

BUTI, Gilbert ; RAVEUX, Olivier ; MONTENACH, Anne (dir.), *Chaînes et maillons du commerce. XVIe – XIXe siècle*, Presses Universitaires de Provence, Aix-en-Provence, 2023.

CAMPBELL, Sophie, « An appeal to supersede the slave trade triangle in British museums », *Atlantic Studies*, 2023, vol. 20, n°1, p. 33-57.

DAGET, Serge, *La France et l’abolition de la traite des Noirs de 1814 à 1831*, Thèse de doctorat de troisième cycle, Université de Paris, 1969.

DAGET, Serge, « Long cours et négriers nantais du trafic illégal, 1814-1833 », *Revue française d’histoire d’outre-mer*, 1975, tome 62, n° 226-27, p. 90-134.

DAGET, Serge, « France, Suppression of the Illegal Trade, and England, 1817-1850 » dans ELTIS, David, WALVIN, James (dir.), *The Abolition of the Atlantic Slave Trade: Origins and Effects in Europe, Africa and the Americas*, Madison, University of Wisconsin Press, 1982.

DAGET, Serge, « A Vieux-Calabar, en 1825 : L'expédition du Charles (ou de l'Eugène) comme élément du modèle de la traite négrière illégale » dans *Études africaines offertes à Henri Bruschiwig* (Publié avec le concours de la Fondation de la Maison des Sciences de l'Homme), Paris, EHESS, 1982.

DAGET, Serge « L'investissement dans la construction navale privée durant la Restauration », *Enquêtes et documents*, 1984, tome VIII.

DAGET, Serge, « Armateurs nantais et trafic négrier illégal : une histoire sans petite boîte verte », *Enquêtes et documents*, 1987, Centre de Recherches sur l'histoire du monde atlantique, tome XIII, Nantes.

DAGET, Serge, « Tactiques, stratégies et effets du droit de visite » dans *De la traite à l'esclavage. Actes du Colloque international sur la traite des Noirs*, Nantes, 1985, Centre de recherche sur l'Histoire du monde atlantique, Société Française d'histoire d'outre-mer, tome II, 1988.

DAGET, Serge, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale : 1814-1850*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, 1988.

DAGET, Serge, « Traite des Noirs, relations internationales et humanitarisme, 1815-1850 », *Relations internationales*, 1989, n° 60, p. 413-27.

DAGET, Serge, « Mentalité française et questions abolitionnistes : l'humanitarisme ambigu (1770 – 1850) », *Enquêtes et documents*, 1989, n° 16, p. 58-78.

DAGET, Serge, « Dans l'illégalité, la traite négrière française vers Cuba et Porto-Rico, 1817-1831 » dans BUTEL, Paul (coord.), *Commerce et plantation dans la Caraïbe, XVIIIe et XIXe siècles. Actes du Colloque de Bordeaux*, Bordeaux, Maison des Pays ibériques, 1991.

DE BIVAR MARQUESE, Rafael de Bivar, « 1808 e o impacto do Brasil na construção do escravismo cubano », *Revista USP*, 2008, n°79, p. 118-131.

DE BIVAR MARQUESE, Rafael, PEIXOTO PARRON, Tâmis, « Internacional escravista: a política da Segunda Escravidão », *Topoi*, 2011, v. 12, n. 23, p. 97-117.

DE CAUNA, Jacques, « Empreinte de l'esclavage et destinées de familles coloniales françaises à Cuba », *Etudes caribéennes*, 2019, n°. 4.

DE CAUNA, Jacques, « Des Pyrénées à la Sierra Maestra : aux origines du modèle caféier cubain, Casamajor et les Béarnais dans l'Orient » dans DUMA, Jean (dir.), *Des ressources et des hommes en montagne*, Éditions du CTHS, Paris, 2019.

DE DIEGO GONZÁLEZ, Pedro Alfonso, « Les villes portuaires du Nord de l'Espagne d'après la correspondance des consuls de France (1750-1850) » dans SAUPIN, Guy (dir.), *Les villes atlantiques européennes : une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*, Rennes, Presses Universitaires Rennes, 2019.

DELOBETTE, Edouard, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, Thèse de doctorat, Université de Caen, 2005.

DEWHRUST LEWIS, Mary, « Repairing Damage: The Slave Ship Marcelin and the Haiti Trade in the Age of Abolition », *The American Historical Review*, 2020, 125, n° 3, p. 869–98.

E. GREEN-PEDERSEN, Sven, « Colonial trade under the Danish flag : A case of the Danish slave trade to Cuba, 1790-1807 », *Scandinavian Journal of History*, 1980, vol. 5, p. 93-120.

ELTIS, David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987.

EMMER, Pieter, *The Dutch in the Atlantic Economy, 1580-1880 : Trade, Slavery and Emancipation*, Aldershot et Brookfield, Ashgate, 1998.

ESPERSEN, Ryan, « Fifty shades of trade : Privateering, piracy, and illegal slave trading in St. Thomas, early nineteenth century », *New West Indian Guide*, 2019, n° 93, p. 41-68.

FARBER, Hannah, « Slave Trade Insurance in the Age of Abolition: Archives, Politics, and Legalities », *Slavery & Abolition*, 2023, vol. 44, p. 1-27.

FELIPE-GONZALEZ, Jorge, « The Transatlantic Slave Trade and the Foundation of the Kingdom of Galinhas in Southern Sierra Leone, 1790-1820 », *The Journal of African History*, 2021, vol. 62, p. 319-341.

FERNÁNDEZ DE PINEDO, Nadia, « Comercial relations between USA and Cuba in times of peace and war, 1803-1807 », *Illes et Imperis*, 2001, n° 4, p. 5-23.

FIÉRAIN, Jacques, « Croissance et mutation de l'économie (1802-1914) » dans BOIS, Paul (dir.), *Histoire de Nantes*, Toulouse, Privat, 1977.

FOHLEN, Claude, « Une expédition négrière nantaise sous la Restauration » dans MERGER, Michèle, BARJOT, Dominique, POLINO, Marie-Noëlle (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXe-XXe siècles : mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998.

FORREST, Alan, *The Death of the French Atlantic : Trade, War, and Slavery in the Age of Abolition*, Oxford, Oxford University Press, 2020.

FRANCO, José Luciano, *Comercio clandestino de esclavos*, La Havane, Editorial de Ciencias Sociales, 1985.

GREEFS, Hilde, « Exploiting international webs of relations : Immigrants and the reopening of the harbour of Antwerp on the eve of the nineteenth century » dans JARVIS, Adrian (dir.), *Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640 – 1940*, Oxford, Liverpool University Press, 2008.

GUICHETEAU, Samuel, « Les travailleurs du coton à Nantes. L'industrialisation d'une ville atlantique, 1760-1840 » dans SAUPIN, Guy (dir.), *Les villes atlantiques européennes : une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*, Rennes, Presses Universitaires Rennes, 2019.

H.S. Aimes, Hubert, *A History of slavery in Cuba, 1511 to 1868*, New York, G.P.Putnam's Sons, 1907.

HOVLAND, Edgar, W. NORDVIK, Helge, TVEITE, Stein, « Proto-industrialisation in Norway, 1750-1850 : fact or fiction ? », *Scandinavian Economic History Review*, 1982, vol. 30, p. 45-56.

KIELSTRA, Paul Michael, *The Politics of Slave Trade Suppression in Britain and in France, 1814-1848. Diplomacy, Morality and Economics*, Basingstoke et New York, Palgrave Macmillan, 2000.

LA HAUSSE DE LALOUVIÈRE, Joseph, « A Business Archive of the French Illegal Slave Trade in the Nineteenth Century », *Past and Present*, 252 (1), 2021, p. 139-177.

LOUPÈS, Philippe, « Les ports français de la façade atlantique et l'Amérique au XVIIIe siècle » dans LAMORE, Jean (coord.), *Les français dans l'orient cuban: actes du Colloque international de Santiago de Cuba, 16-18 avril 1991*, Bordeaux, Maison des Pays ibériques, 1993.

MARNOT, Bruno, *Grands ports du commerce français et la mondialisation du XIXe siècle*, Paris, Sorbonne Université Presses, 2011.

MARNOT, Bruno, FERNÁNDEZ, Alexandre, *Les ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XVe – XXIe siècle)*, Paris, Sorbonne Université Presses, 2013.

MARQUES, Leonardo, « The Contraband Slave Trade of the Second Slavery » dans W. TOMICH, Dale (dir.), *The Politics of the Second Slavery*, Albany, State University of New York Press, 2016.

MARQUES, Leonardo, *The United States and the Transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776-1867*, New Haven, Yale University Press, 2016.

MARQUES, Leonardo, LOURENÇO DA SILVA JÚNIOR, Waldomiro, « Migrações senhoriais no longo século XIX: comparações, conexões e integrações », *Revista de História Comparada*, 2019, Rio de Janeiro, vol. 13, n° 1, p. 152-191.

MARQUES, Leonardo, « Colonial America and commodity History: the plurality times of historical capitalism », *Esboços*, 2021, Florianópolis, v. 28, n. 49, p. 772-791.

MAUGAT, Émile, « La traite clandestine à Nantes au XIXe siècle », *Société archéologique et historique Nantes et Loire-Inférieure*, 1954, XCIII, p. 162-169.

MICHON, Bernard, « Capitaines de navire et traite des Noirs. Approche des négociations africaines à partir du cas nantais au XVIIIe siècle » dans BUTI, Gilbert, LO BASSO, Lucas, RAVEUX, Olivier (dir.), *Entrepreneurs de mers. Capitaines et marinières du XVIe au XIXe siècle*, Paris, Riveneuve, 2017.

MONAQUE, Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, Paris, Perrin, 2016.

ORTEGA, José Guadalupe, « Cuba Merchants, Slave Trade knowledge and the Atlantic world, 1790s-1820s », *Colonial Latin American Historical Review*, 2006, n° 15/3, p. 225-251.

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Négoce maritime et monde moderne : le milieu négrier nantais du milieu du XVIIIe siècle à 1914. Contribution à l'étude des rapports entre dynamique sociale et histoire*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 1994.

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Les traites négrières : Essai d'histoire globale*. Paris, Folio Histoire, 2006.

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Nantes au temps de la traite des Noirs*, Paris, Fayard, 2014.

PIQUERAS, José Antonio, *Negreros : españolas en el tráfico y en los capitales esclavistas*, Madrid, Catarata, 2021.

R. MURRAY, David, *Odious commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*, Cambridge, Cambridge, Cambridge University Press, 2002.

RENAULT, Agnès, « Les Normands à Santiago de Cuba (1791-1825) », *Annales de Normandie*, 2007, n° 57/1-2, p. 27-48.

RENAULT, Agnès, « Les esclaves sur les plantations de café appartenant aux Français installés dans la juridiction orientale de Cuba (début XIXe siècle) » dans DE CAUNA, Jacques, RÉVAUGER, Cécile (dir.), *La société des plantations esclavagistes, Caraïbe francophone, anglophone, hispanophone. Regards croisés*, Paris, les Indes savantes, 2013.

RENAULT François, DAGET, Serge, *Les traites négrières en Afrique*, Paris, Karthala, 1992.

RÖNNBÄCK, Klas, « Consumers and Slavery : Diversified markets for plantation produce and the survival of slavery in the nineteenth century », *Review (Fernand Braudel Center)*, 2010, n° 33/1, p. 69-88.

S. KLEIN, Herbert, « The Cuban Slave Trade in a Period of Transition, 1790-1843 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 1975, tome 62, n° 226-227, 1^{er} et 2^e trimestres, p. 67-89.

S. KLEIN, Herbert, *The Atlantic slave trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999.

SANJUAN-MARROQUIN, José Miguel, RODRIGO Y ALHARILLA, Martín Rodrigo, « 'No commercial activity leaves greater benefit': The profitability of the Cuban-based slave trade during the first half of the nineteenth century », *The Economic History Review*, 2024, vol. 77, p. 268-287.

SAUGERA, Éric, « Une expédition négrière nantaise sous la Restauration : les comptes du *Cultivateur*, 1814-1818 », *Enquêtes et documents*, 1989, n° 16.

SAUGERA, « De Sidoine à Raphel, ou les lettres d'un capitaine négrier à sa femme pendant la traite illégale, 1824-1831 » dans HUBERT Gerbeau, SAUGERA, Éric (dir.), *La dernière traite : Fragments d'histoire en hommage à Serge Daget*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 1994.

SAUGERA, Éric, *Bordeaux : Port négrier (XVIIe-XIXe siècles)*, Paris, Karthala, 2002.

SCHNAKENBOURG, Éric, « Les Scandinaves et la traite des Noirs », *Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe* [en ligne], mis en ligne le 22/06/20, consulté le 11/04/2024.

SEGROS, Maurice, « La création des postes diplomatiques et consulaires français de 1815 à 1870 », *Revue d'histoire diplomatique*, 1988, p. 67-175.

SHERWOOD, Marika, *After Abolition. Britain and the Slave Trade since 1807*, Londres, I.B. Tauris, 2007.

T. HART, Marjolein, GREEFS, Hilde, « Sweet and Sour. Economic turmoil and resilience of the sugar sector in Antwerp and Rotterdam, 1795-1815 », *Low Countries Historical Review*, 2018, vol. 133-2 p. 3-26.

TOMICH, Dale, « A riqueza do império: Francisco Arango y Parreño, economia política e a segunda escravidão em Cuba », *Revista de História, [S. l.]*, 2003, n°149, p. 11-43.

TOMICH, Dale; ZEUSKE, Michael, « Introduction, the Second Slavery: Mass Slavery, World-Economy, and Comparative Microhistories », *Review (Fernand Braudel Center)*, 2008, vol. 31, n° 2 (Part I), p. 91-100.

TOMICH, Dale, « The Second Slavery and World Capitalism: A Perspective from Historical Inquiry », *International Review of Social History*, 2018, n° 63 (3), p. 477-501.

TOMICH, Dale, « The Second Slavery : Bonded Labor and the Transformation of the Nineteenth Century World Economy » dans PARGAS, Damian Alan, ROSU, Felicia (dir.), *Critical Readings on Global Slavery*, Leyde et Boston, Brill, 2017.

VERAGHTERT, Karel, « From inland port to international port, 1790-1914 » dans SUYKENS, Fernand, ASAERT, Gustaaf, A. DE VOS, George, THIJS, Alfons (dir.), *Antwerp : a port of all seasons*, Anvers, Ortelius, 1986.

VERAGHTERT, Karel, « The Port of Antwerp and America, 1790-1900 » dans REYNOLDS, Clark (dir.), *Global Crossroads and the American Seas*, Missoula, Pictorial Histories, 1988.

VIDALENC, Jean. « La traite négrière en France sous la Restauration 1814–1830 », *Actes du Quatre-Vingt-Onzième Congrès Nationale des Sociétés Savantes, Rennes, 1966, Section d'histoire moderne et contemporaine*, 1969, vol. 1, p. 197–229.

VIGNOLS, Léon, *Une expédition négrière en 1821 d'après son registre de bord*, Paris, Ernest Leroux, 1928.

VINCENOT, Emmanuel, *Histoire de La Havane*, Paris, Fayard, 2016.

W. MOORE, Jason, « 'Amsterdam is Standing on Norway' Part I: The Alchemy of Capital, Empire and Nature in the Diaspora of Silver, 1545–1648 », *Journal of Agrarian Change*, 2010, vol. 10, p. 33-68.

WALLERSTEIN, Immanuel, *Comprendre le monde. Introduction à l'analyse des systèmes-monde*, Paris, La Découverte, 2009.

WILLIAMS, Eric, *Capitalism & Slavery*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 1994.

WILSON, Victor, *Commerce in Disguise : War and trade in the Caribbean free port of Gustavia, 1793-1815*, Thèse de doctorat, Université d'Åbo, 2015.

WINTER, Anne, « Circuits de migration vers un port en formation : Anvers, 1760-1860 », *Revue du Nord*, 2013, n° 95, p. 124-165.

YACOU, Alain, « L'expulsion des Français de Saint-Domingue réfugiés dans la région orientale de l'île de Cuba (1808-1810) », *Caravelle. Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, 1982, n° 39. p. 49-64.

Table des matières

Remerciements.....	p. 2.
Introduction.....	p. 3.

CHAPITRE I – L'économie atlantique et les fondements de l'armement illégal nantais vers Cuba (1815-1831).....

p. 15.

1. **Le socle de l'armement négrier : construction navale et marchandises de traite (1815-1831).....** p. 15.
 - A. Nantes compte sur la Norvège, La Corogne compte sur Nantes : construction navale et Europe négrière (1815-1831)..... p. 15.
 - B. Le prix d'un captif africain : quelques mètres de coton transformé (1815-1831)..... p.22.
2. **Le paysage de l'investissement : réunir les capitaux, transgresser les frontières (1817-1831).....** p. 28
 - A. Diluer le risque, multiplier le profit (1817-1831)..... p. 28.
 - B. Les assurances ou l'actionnariat camouflé (1817-1831)..... p. 35.
3. **Planifier l'expédition : compétences maritimes au service de la traite illégale (1817-1831).....** p. 39.
 - A. Marins d'ici, marins d'ailleurs : le savoir-faire partagé de la traite illégale (1817-1831)..... p. 40.
 - B. Le départ de l'expédition : itinéraires fictifs et duplicité négrière (1817-1831)..... p. 44.

CHAPITRE II – Déroulement du commerce, traversée atlantique et retours (1817-1831).....

p. 50.

1. **Ancien commerce, nouveaux itinéraires et acteurs : la traite sur la côte africaine (1817-1831).....** p. 50.
 - A. Détours dans l'Atlantique et destination étrangère en Afrique (1817-1831)..... p. 51.
 - B. Les échanges commerciaux sur la côte : trafiquants nantais, trafiquants africains et intermédiaires européens (1817-1831)..... p. 56.
2. **Dans les Caraïbes, une constellation négrière (1817-1831).....** p. 60.
 - A. Les Petites Antilles, plaque tournante de la traite illégale (1817-1831).... p. 61.
 - B. Contourner la loi et profiter des avantages du marché cubain (1817-1831)..... p. 68.
3. **Les chemins et les méandres de la marchandise (1817-1831).....** p. 77.
 - A. Métamorphose négrière et désarmement illégal (1817-1831)..... p. 77.
 - B. Des plantations cubaines aux profondeurs continentales d'Europe (1817-1831)..... p. 83.

Conclusion.....	p. 90.
Sources.....	p. 92.
Bibliographie.....	p. 93.
Table des matières.....	p. 100.