Annales historiques de la Révolution française

352 | avril-juin 2008
Les temps composés de l'économie

Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité

Maritime Commerce and Revolutionary Rupture: an Old Debate Revisisted

Silvia Marzagalli

OpenEdition Journals

Édition électronique
URL : https://journals.openedition.org/ahrf/11143
DOI : 10.4000/ahrf.11143
ISSN : 1952-403X

Éditeur :
Armand Colin, Société des études robespierristes

Édition imprimée
Date de publication : 1 juin 2008
Pagination : 184-207
ISBN : 978-2200-92514-7
ISSN : 0003-4436

Référence électronique
Silvia Marzagalli, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », *Annales historiques de la Révolution française* [En ligne], 352 | avril-juin 2008, mis en ligne le 01 juin 2011, consulté le 23 avril 2022. URL : http://journals.openedition.org/ahrf/11143 ; DOI : https://doi.org/10.4000/ahrf.11143

Tous droits réservés

LE NÉGOCE MARITIME ET LA RUPTURE RÉVOLUTIONNAIRE : UN ANCIEN DÉBAT REVISITÉ

Silvia MARZAGALLI

Cet article se propose de revisiter les anciens débats sur l'impact de la Révolution et de l'Empire sur le monde du négoce à la lumière des acquis de quelques études récentes d'une part, et des relectures systémiques des échanges et des réseaux marchands d'autre part. Les premiers ont permis de nuancer l'image d'une atteinte profonde aux négoces portuaires pendant les *French Wars*, au profit d'une vision insistant davantage sur les capacités d'adaptation du milieu négociant et sur ses possibilités de réorganiser les courants des échanges internationaux en temps de guerre. Les secondes permettent de lier l'analyse du commerce colonial à celle des tensions que les systèmes des plantations et de l'exclusif engendrent au sein des sociétés coloniales, mais aussi sur le plan international. Les guerres de la Révolution et de l'Empire, comme celles du XVIIIe siècle, s'inscrivent dès lors au sein même des logiques qui permettent le fonctionnement des échanges internationaux.

Mots-clés : France, Révolution, French Wars, ports, négoce maritime, commerce colonial, économie atlantique, stratégies commerciales.

À lire bon nombre de travaux, la période révolutionnaire serait venue mettre un terme à la phase de croissance du « beau XVIIIe siècle »[1].

(1) Après avoir dressé un remarquable tableau de la croissance du commerce bordelais au XVIIIe siècle, François Crouzet se penchait par exemple, dans le cinquième volume de l'*Histoire de Bordeaux*, sur l'économie de la ville pendant la Révolution et l'Empire, dans un chapitre au titre éloquent et lapidaire : « La ruine du grand commerce », dans François-Georges Pariset (dir.), *Bordeaux au XVIIIe siècle*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1968, p. 485-510.

Ces appréciations qui insistent sur la bonne santé de l'économie française sous les deux derniers Bourbons s'appuient généralement sur l'état du commerce colonial, et celui de quelques secteurs industriels[2]. Dans la préface d'un ouvrage de François Crouzet, Pierre Chaunu résumait ainsi une opinion partagée par (presque) toute une génération d'historiens : « À la fin de l'Ancien Régime […] rien n'empêche de supposer que […] la France finisse par l'emporter. […] en huit ans, de 1792 à 1800, tout est gaspillé »[3]. S'agissant des échanges atlantiques, Jean-Pierre Poussou l'affirme encore plus clairement : « La Révolution […] en éliminant […] le commerce antillais et les activités maritimes […] a bien entraîné une catastrophe »[4]. D'autres avaient préféré mettre en cause Napoléon, tel Jacques Lacour-Gayet qui intitulait le chapitre consacré au Premier Empire dans sa monumentale *Histoire du commerce* : « L'ère tragique du blocus »[5]. Mais pour tous, il était évident qu'avec l'Ancien Régime se terminait aussi une ère de prospérité, et s'ouvrait une période de retard économique structurel de la France par rapport à la Grande-Bretagne. Bien des remises en cause sont intervenues depuis : on a abandonné les modèles anciens du « décollage » économique inspirés de Rostow ; on a critiqué des comparaisons qui ne prenaient en compte ni l'importance de la population, ni la valeur globale de la production et du commerce, au profit d'une analyse fondée uniquement sur les taux de croissance ; on s'est interrogé sur la pertinence même d'une comparaison des économies continentales avec celle de la Grande-Bretagne[6]. Mais le schéma hérité n'a pas totalement disparu.

(2) La comparaison entre les économies française et britannique au XVIIIe siècle a animé de nombreux travaux. *Cf.* le bilan historiographique dressé en 1985 par François CROUZET, *De la supériorité de l'Angleterre sur la France. L'économie et l'imaginaire, XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Perrin, 1985, p. 50-89 (« Critiques et autocritique d'une comparaison ») ; cette perspective comparée est également le point de départ de Jean-Pierre POUSSOU, « Le dynamisme de l'économie française sous Louis XVI », *Revue économique*, 40-6, 1989, p. 965-984. Pour une vision différente : Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie en France, du XVIe siècle à nos jours*, Paris, Seuil, 1994, p. 165-196, et François HINCKER, *La Révolution française et l'économie : décollage ou catastrophe ?*, Paris, Nathan, 1989.

(3) Pierre CHAUNU, « Préface », dans François CROUZET, *De la supériorité…, op. cit.*, p. III.

(4) Jean-Pierre POUSSOU, « Le dynamisme », art. cit., p. 982.

(5) Jacques LACOUR-GAYET, *Histoire du commerce*, Paris, SPID, 1950-55, 6 vols.

(6) Sur le poids des considérations idéologiques quant à l'appréciation des effets économiques de la Révolution et de l'Empire : François HINCKER, « La Révolution française et l'économie », *Recherches & travaux. Bulletin de l'Institut d'histoire économique et sociale de l'université Paris 1*, n° 19, décembre 1990, p. 43-59, et l'introduction à Gérard BÉAUR, Philippe MINARD et Alexandra LACLAU (éd.), *Atlas de la Révolution française*, t. 10 : *Économie*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1997, p. 9-12.

Les travaux menés sur les ports français au XVIIIe siècle, qui ont permis d'affiner la chronologie du déclin du grand commerce[7], offrent cependant la possibilité d'une analyse plus fine de la période de la Révolution et de l'Empire. En s'appuyant sur eux, on peut s'interroger à nouveaux frais sur la nature des changements qui s'opèrent alors, en dépassant au passage l'éternel clivage entre ceux qui incriminent la Révolution et ceux qui mettent en cause Bonaparte. Ces études ont clairement démontré que ce n'est pas la Révolution de 1789 qui a altéré les flux commerciaux de manière significative, mais bien plutôt la guerre maritime qui dès février 1793 oppose la France et la Grande-Bretagne. Jusqu'à cette date en effet, le commerce n'avait connu que quelques ajustements conjoncturels, pour importer des grains et céréales en France et faire face à la disette par exemple, ou pour assurer l'approvisionnement des îles antillaises en autorisant les navires étrangers à y apporter des denrées alimentaires nécessaires. Ajustements conjoncturels, donc, sans rupture significative, même pas par rapport à la déportation des captifs africains, qui continuent à être exclus des bienfaits de la Déclaration des droits de l'homme sans que grand monde ne s'en émeuve. Il faudra attendre l'été 1793 pour que l'État cesse de verser les primes aux négriers pour l'introduction d'esclaves aux îles.

La guerre donc, et non pas la Révolution en tant qu'événement politique, est à l'origine de la rupture des circuits d'échanges habituels. Et bien que les conflits révolutionnaires et napoléoniens aient leur spécificité indéniable, force est de constater que la plupart des modifications affectant le commerce maritime français entre 1793 et 1815 est davantage imputable aux dynamiques de guerre déjà à l'œuvre au cours du XVIIIe siècle – Charles Carrière, en évoquant la vie commerciale marseillaise, ne considérait-il pas l'alternance entre guerre et paix comme « la respiration du siècle »[8] ? – qu'aux logiques révolutionnaires ou impériales en tant que telles. Certes, le maximum des prix ou le blocus continental confrontent les acteurs économiques à des situations inédites. Mais l'essentiel des problèmes liés à la navigation au cours de cette période sont connus, donc partiellement maîtrisables. En ce sens, il n'est pas

(7) *Cf.* Paul Butel, « Les difficultés du commerce maritime bordelais sous le Directoire. Exemple de l'adaptation à la conjoncture de guerre maritime », *Actes du congrès national des sociétés savantes*, 1969, n° 94, t. II, p. 331-344, et *id.*, « Crise et mutation de l'activité économique à Bordeaux sous le Consulat et l'Empire », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XVII, 1970, p. 540-558. Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, t. I, p. 152, signale que le véritable tournant est en 1793.

(8) Charles Carrière, *Négociants marseillais*, *op. cit.,* t. I, p. 464.

inexact d'insérer le conflit qui s'ouvre en 1793 dans ce qu'on a coutume d'appeler la « seconde guerre de cent ans »[9]. Face à des contraintes similaires, les réponses sont classiques : le négoce français connaît l'impossibilité d'armer sous pavillon français au long cours, voire au grand cabotage en temps de guerre, mais dispose aussi d'une panoplie de remèdes qui lui permettent de continuer à réaliser une partie des anciens trafics. Si certains secteurs maritimes sont durement affectés par la guerre en raison de la course britannique – la traite négrière et la pêche hauturière notamment –, ce qui impose des reconversions aux hommes et aux navires, d'autres peuvent continuer, à condition de prendre un certain nombre de précautions : la neutralisation systématique des cargaisons et des navires, la modification des itinéraires traditionnels permettent une certaine continuité des échanges transatlantiques et du grand commerce intereuropéen, en dépit des entraves imposées par les belligérants.

Ces stratégies alternatives avaient déjà fait leurs preuves. Au cours des conflits précédents, nettement plus courts il est vrai, le commerce maritime français avait montré une remarquable capacité de reprise dès le lendemain de la signature de la paix, signe que les difficultés de la guerre n'étaient somme toute que passagères : si des individus et des maisons de négoce sombraient, d'autres prenaient manifestement la relève, assurant aux échanges dans leur ensemble une croissance certaine après le retour de la paix[10]. Même après la catastrophique guerre de Sept Ans (1756-1763), entraînant la perte de toutes les colonies françaises sur le continent nord-américain et un redimensionnement majeur des ambitions françaises dans l'océan Indien, la valeur des échanges coloniaux et le nombre d'armements dépassent dès 1763 les niveaux d'avant-guerre.

Pourquoi pareille reprise n'a-t-elle pas été au rendez-vous en 1815 ? Une série de réponses partielles émergent au fil des lectures, sans que le véritable poids de chacune ne puisse être déterminé. D'un côté, la Révolution est responsable du choix de la guerre, du Maximum et de la Terreur,

(9) *Cf.* Jean MEYER, John BROMLEY, « La seconde guerre de Cent Ans (1689-1815) », dans Douglas JOHNSON, François BÉDARIDA, François CROUZET, *Dix siècles d'histoire franco-britannique. De Guillaume le conquérant au marché commun,* Paris, Albin Michel, 1979, p. 153-190 ; François CROUZET, « The Second Hundred Years War : some reflections », *French History*, 10-4, 1996, p. 432-450.

(10) Je renvoie aux remarques de Michel Morineau, qui invite toutefois à ne pas masquer ces échecs, en exaltant uniquement la croissance : Michel MORINEAU, « La vraie nature des choses et leur enchaînement entre la France, les Antilles et l'Europe (XVIIe-XIXe siècles) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, n° 314, janvier 1997, p. 3-24, en particulier p. 13, et « L'insertion de l'histoire maritime européenne au XVIIIe siècle dans le temps et dans l'espace », *Bulletin de la Société d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 1997/ 1-2, p. 29-38, notamment p. 37-38.

de l'abolition de l'esclavage… D'un autre côté, la politique économique du premier Consul, puis d'un empereur qui s'enlise de plus en plus dans une logique de guerre, aurait miné les forces vives du négoce portuaire, en imposant une cessation sans précédent de l'activité maritime des grands ports français… De plus, s'il a rétabli l'esclavage, Napoléon n'a pas réussi à replacer Saint-Domingue sous le joug de la métropole. Ce dernier facteur introduit un changement majeur et durable – à la différence des autres éléments de discontinuité qui, eux, s'inscrivent tous dans un temps court. Étant donné le poids de Saint-Domingue dans les échanges français à la veille de la Révolution, les répercussions sur le négoce de la métropole sont forcément majeures, ce qui a contribué à envenimer le débat de savoir si la Révolution française de 1789 et ses principes sont responsables ou pas de la révolte des esclaves à Saint-Domingue qui éclate en août 1791[11]. Mais à force de vouloir chercher dans le temps court les causes de la fin du système d'échanges que la France a connu au XVIIIe siècle, on perd de vue les éléments de fragilité structurelle propres à celui-ci. Inversement, certains historiens estiment qu'à terme, ces facteurs de fragilité ne pouvaient qu'entraîner la disparition du système qui avait fait la fortune des négoces portuaires français sous les derniers Bourbons : pareil constat relativise alors la rupture que représentent la Révolution ou l'Empire.

On retrouve ainsi, dans cet enchevêtrement de temporalités, le fond d'une vieille question, qui avait déjà enflammé les esprits à l'occasion du Bicentenaire de 1989 : Michel Morineau mettait en cause les « historiens émus de la splendeur des Îles » proposant une vision très positive de l'économie sous Louis XVI, et croyait lire dans leurs écrits une exaltation de la France au temps de l'esclavage ; surtout, il leur reprochait de ne pas s'interroger sur « la vraie nature de choses et leur enchaînement », c'est-à-dire sur la question des débouchés, dont l'occultation faussait à son avis toute analyse de l'économie française du XVIIIe siècle[12]. Pierre Léon avait par ailleurs déjà mis le doigt sur une faiblesse intrinsèque de la croissance française au XVIIIe siècle, soulignant que celle-ci n'avait pas réussi « à

(11) *Cf.* notamment Laurent Dubois, *Les vengeurs du Nouveau Monde : histoire de la révolution haïtienne*, Rennes, Les Perséides, 2005.

(12) Michel Morineau, « La vraie nature », art. cit. Quoique non explicitée, la référence à Jean-Pierre Poussou, « Le dynamisme », art. cit., est transparente. Paul Butel, quant à lui, avait souligné quelques fragilités du commerce français à la veille de la révolution dans « Le commerce atlantique français sous le règne de Louis XVI », dans *Le règne de Louis XVI et la Guerre d'Indépendance américaine. Colloque international (Sorèze, 1976),* [Angers], [J. de Viguerie], 1977, p. 63-90, que la guerre maritime et la période napoléonienne ne font qu'accentuer et accélérer.

modifier fondamentalement, à la fin du XVIIIe siècle, les structures du commerce extérieur de la France, qui reste largement axé sur le trafic des denrées alimentaires et sur la réexportation de produits coloniaux »[13]. De plus, la croissance du commerce extérieur français, avec sa forte composante coloniale, n'aurait pas eu un effet d'entraînement majeur sur l'ensemble de l'économie française[14]. Du coup, le remodelage des circuits d'échanges après les guerres révolutionnaires et napoléoniennes et le redimensionnement du négoce colonial sont ramenés à de plus justes proportions.

Lire les effets de la Révolution ou de l'Empire sur un temps court ne peut que porter à souligner les fractures, et occulter la nécessité d'une lecture plus nuancée du « beau XVIIIe siècle ». Or, les quelques études menées depuis le Bicentenaire sur le négoce maritime ont démontré que pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, le négoce français a eu largement recours aux outils traditionnels pour compenser l'impossibilité d'effectuer les rotations maritimes habituelles, qui lui avaient permis de surmonter de semblables défis par le passé. À l'image d'une cessation quasi-totale des échanges maritimes, qui pouvait entretenir l'illusion d'un conflit différent des autres et d'un univers du négoce anéanti, se substitue désormais celle d'un négoce français globalement capable de s'adapter à la conjoncture de guerre : les routes commerciales et les stratégies ont été redessinées, mais pas effacées.

Si le commerce maritime français après 1815 diffère de celui du XVIIIe siècle, c'est que depuis les années 1780, des transformations structurelles affectaient l'économie européenne et l'économie atlantique, modifiant définitivement le cadre auquel le négoce portuaire français était accoutumé, et rendant vaine toute tentative de retour à une structure des échanges proche de celle du siècle précédent[15]. Alors que le cœur économique de l'Europe occidentale se transférait vers le Rhin, défavorisant les ports français sur l'Atlantique, la domination coloniale européenne aux Amériques était remise en cause. L'indépendance des États-Unis, celle d'Haïti, celle du Brésil et bientôt celle de l'Amérique espagnole ouvraient une époque où la capacité de conquérir les marchés grâce à la compétiti-

(13) Pierre LÉON, « Structure du commerce extérieur et évolution industrielle de la France à la fin du XVIIIe siècle », dans Fernand BRAUDEL *et al.* (dir.), *Conjoncture économique. Structures sociales. Hommage à Ernest Labrousse*. Paris, Mouton, 1974, p. 407-432.

(14) Comme clairement affirmé par Louis MEIGNEN, « Le commerce extérieur de la France à la fin de l'Ancien Régime », *Revue historique du droit français et étranger*, 56/4, 1978, p. 583-614.

(15) Ces transformations avaient retenu l'attention de François CROUZET il y a quarante ans déjà : « Wars, blockade and economic change in Europe, 1792-1815 », *Journal of Economic History*, XXIV, 1964, p. 567-588 (traduit dans François CROUZET, *De la supériorité*, *op. cit.,* p. 280-298).

vité primait sur les logiques exclusives de type colonial : de nouvelles formes d'impérialisme s'affirmaient, alors même que la structure de la demande internationale augmentait la part des produits manufacturés dans les échanges, mettant à mal une croissance fondée sur l'exportation des produits agricoles et la réexportation des denrées coloniales dans le cadre d'un système d'entrepôt métropolitain imposé. Ces modifications s'accompagnaient d'une progressive diversification des fonctions qui caractérisaient le monde du négoce maritime au XVIIIe siècle, entrainant à terme la dissociation des fonctions du négoce de celles de l'armement, de l'assurance, de la banque[16].

La perte de Saint-Domingue et l'abolition de la traite négrière sonnent le glas du modèle de négoce qui avait contribué à la prospérité de la façade maritime française au XVIIIe siècle, mais s'inscrivent aussi dans un cadre plus large de transformations de l'économie du monde occidental. Aucune de ces modifications ne saurait s'interpréter comme une simple fatalité contingente due à la Révolution. Entre continuités et ruptures, au tournant du XIXe siècle, l'analyse du monde du négoce et des échanges internationaux révèle toute la complexité des logiques à l'œuvre, jusqu'à permettre de poser la question de savoir si, dans la respiration longue de l'économie, le XVIIIe siècle ne représente finalement pas qu'une parenthèse contenant, dans ses propres dynamiques de croissance, les germes de son dépassement[17].

La crise des armements français. Réalités et faux-semblants

La guerre maritime qui éclate le 1er février 1793 entraîne des conséquences immédiates pour la navigation. Les bâtiments français sont en effet susceptibles d'être capturés par les ennemis et déclarés de bonne prise. Dès lors, la hausse dramatique des risques liés à la navigation, et celle des coûts d'assurance dans son sillage, déconseillent l'utilisation du pavillon français.

Certains secteurs de l'armement français s'effondrent, tels la pêche hauturière et la traite négrière : ces navires stationnés pendant des mois

(16) Sur ces transformations, *cf.* les remarques de Louis Bergeron, « Le négoce international de la France à la fin du XVIIIe siècle : quelques remarques en guise de conclusion », dans François Crouzet (dir.), *Le négoce international, XIIIe-XXe siècle*, Paris, Economica, 1989, p. 199-203.

(17) Après avoir rappelé les éléments de la théorie (qu'il appelle « classique ») d'une crise larvée du commerce antillais, Olivier Pétré-Grenouilleau se prononce pour une vision plus positive de la période 1763-1793 et pour une relativisation de ces éléments de fragilité : *Les négoces maritimes français, XVIIe-XXe siècle*, Paris, Belin, 1997, p. 126-141 (notamment à partir du constat de la solidité financière globale du monde négociant, en dépit d'une baisse de taux de profit sur les expéditions antillaises).

dans les sites de pêche ou de traite sont des proies trop faciles. La guerre maritime sonne le glas de deux secteurs déjà affaiblis par ailleurs : le nombre d'expéditions négrières avait baissé sensiblement dès l'automne 1791, suite sans doute aux nouvelles de la révolte à Saint-Domingue rendant problématique toute expédition vers le principal marché français aux esclaves[18]. La pêche hauturière, quant à elle, apparaissait déjà en crise dès la fin des années 1780 : à Saint-Malo, le principal port à armer pour Terre-Neuve, les campagnes de pêche avaient chuté de 115 en moyenne entre 1785 et 1787 à 65 pour la période 1790-1792[19].

Dans d'autres secteurs, si la navigation ne cesse pas complètement, elle est sérieusement affectée. Conscient de l'impossibilité d'approvisionner les colonies de manière adéquate depuis la métropole, l'État les autorise à accueillir les bâtiments neutres dès le 19 février 1793, soit moins de trois semaines après le début des hostilités. Cette ouverture suspend temporairement le régime de l'exclusif, qui octroyait aux négociants français le monopole des échanges avec les colonies, et les met donc face à la concurrence internationale précisément au moment où ils sont moins compétitifs en raison des risques maritimes accrus. Dès lors, le commerce français de réexportation des denrées coloniales cesse, car le verrou qui obligeait à les entreposer en métropole a sauté : les négociants de l'Europe du Nord s'approvisionnent désormais directement dans les régions productrices, ou changent leurs fournisseurs habituels, se tournant vers les Britanniques et les Américains, mieux à même de leur fournir le sucre et le café que les Français[20]. En dépit de l'effondrement brutal de la

(18) David ELTIS, Stephen D. BEHRENDT, David RICHARDSON, Herbert S. KLEIN, *The Transatlantic Slave Trade :1562-1867 : A Database,* New York, Cambridge University Press, 1999. Les Français ont armé 51 expéditions négrières en 1792, contre 97 l'année précédente. Au cours des neuf premiers mois de 1791, la moyenne des départs est de 8,6 négriers expédiés par mois. Elle tombe à 6 par mois d'octobre 1791 à février 1792, 5 par mois avant l'été, et 3 par la suite.

(19) Karine AUDRAN, *Les négoces portuaires bretons sous la révolution et l'Empire. Bilan et Stratégies. Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient et Nantes, 1789-1815*, doctorat, Université de Bretagne-Sud, 2007, vol. I, p. 141. Le secteur de la pêche hauturière apparaît en perte de vitesse tout au long du XVIIIe siècle. Vers les années 1780, Anglais et Nord-Américains ont une flotte de plus de 1 000 morutiers, alors que celle de France se maintient à peine au niveau des années 1660, avec 386 morutiers en 1786. En 1615, à l'apogée d'une longue phase de hausse, les Français dominait la pêche à Terre-Neuve, avec 500 morutiers environ. *Cf.* aussi Jean-François BRIÈRE, *La pêche française en Amérique du Nord au XVIIIe siècle*, Montreal, Fides, 1990.

(20) *Cf.* pour le cas de Hambourg, principal marché pour les réexportations françaises avant la Révolution, Silvia MARZAGALLI, « Les modifications commerciales dans l'espace atlantique à l'époque révolutionnaire », dans *La Révolution française. Idéaux, singularités, influences*. *Actes des journées d'étude en hommage à Albert Soboul, Jacques Godechot et Jean-René Suratteau,* Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2002, p. 35-49.

production de Saint-Domingue – principal producteur mondial de ces deux produits avant la Révolution française – la quantité des denrées coloniales importées en Europe en 1807 dépasse en effet celle de 1789[21] : la hausse productive de Cuba, du Brésil, des Antilles britanniques a rapidement compensé la défaillance haïtienne, mais elle ne bénéficie guère aux Français, à l'exception de ceux d'entre eux qui ont effectué un redéploiement vers Cuba, à partir de Saint-Domingue notamment[22]. L'intensification du système de production dans d'autres aires permet au passage de comprendre pourquoi, dans l'ensemble, la traite négrière se maintient mieux que pendant la guerre d'Indépendance américaine, en dépit de la disparition du marché français qui absorbait à lui seul un quart des captifs avant la révolte de 1791 et la première abolition française de l'esclavage en 1794[23]. Après 1793, si la traite continue, le négoce français y est quasi-absent, hormis pendant la paix d'Amiens.

À côté des expéditions coloniales et triangulaires, le cabotage français est lui aussi lourdement affecté par le conflit. Le risque de prise amenait les armateurs à réduire leur rayon géographique d'action aux seuls côtes et havres proches, laissant à d'autres la tâche de relier les ports plus distants. Alors que les quelques 70 gros caboteurs que les armateurs de Nantes expédiaient en 1790 ou en 1791 desservaient une aire comprise entre Amsterdam et Trieste, entre l'an VI et l'an VIII, leur rayon d'action ne dépasse guère, Brest au Nord et Bordeaux au Sud. Parallèlement, le tonnage moyen de ces caboteurs diminue de moitié[24].

À première vue, c'est la débâcle pour les activités maritimes françaises. Mais si les statistiques officielles des armements français dessinent un tableau sans nuance, il convient de chercher dans les papiers des maisons de commerce et dans les mouvements portuaires les traces des stratégies mises à l'œuvre par le négoce français.

Le scénario qui s'ouvre en 1793 n'est pas nouveau, les contraintes qui pèsent sur la navigation sont les mêmes que lors des conflits précé-

(21) Pour le détail de la démonstration : Silvia Marzagalli, « Négoce maritime et guerres révolutionnaires (1793-1802) », *Revue d'histoire maritime*, n° 4, 2005, p. 181-207.

(22) *Cf.* Alain Yacou, *L'émigration à Cuba des colons français de Saint-Domingue au cours de la Révolution*, thèse de 3e cycle, Université de Bordeaux III, 1975.

(23) Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il a environ 95 armements négriers par an en moyenne tout pavillon confondu ; par rapport à la période de paix 1764-1777 avec 244 armements en moyenne, la diminution est de 61 %. De 1784 à 1792, on passe à 250 par an. De 1793 à 1807, on ne redescend qu'à 181 (– 27 %). Données issues de D. Eltis *et al., The Transatlantic Slave Trade, op. cit.*

(24) Karine Audran, *Les négoces portuaires bretons*, thèse cit., vol. I, p. 274-283 et vol. II, p. 249. En 1790, les caboteurs nantais jaugent en moyenne 117 tx, en l'an VIII, 59 tx.

dents. Les négociants-armateurs peuvent faire divers choix quant à la gestion de leurs navires. Les bâtiments de pêche, ceux de traite et ceux envoyés en droiture aux Antilles étant polyvalents, leurs propriétaires peuvent tout d'abord envisager de les employer à la course. La corrélation entre port de pêche et port de course a été soulignée pour le cas de Dunkerque et Saint-Malo[25], mais à la fin du Directoire, l'activité corsaire française atteint un pic dans tous les principaux ports de la République, même dans ceux qui n'avaient pas de véritable tradition dans ce secteur, comme Bordeaux et Nantes[26]. La course apparaît ainsi comme l'une des stratégies de reconversion employées pendant les *French Wars*, dont les effets restent encore à mesurer globalement. Si les études ponctuelles semblent indiquer que la course dégage plus de profits que de pertes avant 1800, la situation s'inverse sous l'Empire, jusqu'à entraîner la quasi-disparition de l'activité[27]. Il se peut toutefois que celle-ci soit accélérée par la reprise de la navigation au long cours sous licence, fournissant une alternative lucrative moins risquée.

Certaines maisons de négoce françaises font d'autre part le choix de se redéployer sur l'échiquier international en délocalisant leurs activités à l'étranger. Généralement, cette stratégie comporte l'installation d'un associé dans un port neutre, alors que l'autre reste en France. L'acquisition de la nationalité ouvre parfois à l'émigré la possibilité d'effectuer des armements sous la protection relative qu'offre le pavillon neutre. C'est le cas notamment aux États-Unis, où des milliers de colons de Saint-Domingue rejoignent un certain nombre de négociants émigrés de

(25) « Saint-Malo comme Dunkerque, les deux grands foyers corsaires après 1660, sont aussi les principaux ports de grande pêche lointaine », dans André LESPAGNOL (dir.), *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*, Toulouse, Privat, 1984, p. 116.

(26) Bordeaux arme 209 corsaires entre 1793 et 1814. Pour une vue d'ensemble *cf.* Paul BUTEL, « L'armement en course à Bordeaux sous la Révolution et l'Empire », *Revue historique de Bordeaux,* 1966, p. 24-64. Pour la liste des corsaires élaborés par M. Casse, *cf.* Daniel BINAUD, *Les corsaires de Bordeaux et de l'estuaire. 120 ans de guerres sur mer*, Biarritz, Atlantica, 1999. Pour une synthèse sur le sujet, *cf.* Patrick CROWHURST, *The French War on Trade : privateering, 1793-1815*, London, Scolar Press, 1989.

(27) Quelques exemples dans Michel CASSE, « La course à Bordeaux en 1793. Un état de la question », dans Silvia MARZAGALLI (éd.), *Bordeaux et la Marine de Guerre*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, 2002, p. 125-151. Encore sous l'Empire, quelques campagnes de course rapportaient gros. *Cf.* pour quelques exemples bordelais : Silvia MARZAGALLI, *« Les boulevards de la fraude ». Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813. Bordeaux, Hambourg, Livourne*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1999, p. 109-117 ; La campagne du *Dinannais*, armé à Saint-Malo en l'an XIII, rapporte un profit de 95 % : Karine AUDRAN, *Les négoces portuaires bretons, op. cit*., vol. I, p. 254.

France[28]. Ensemble, ils contribuent à redessiner la toile commerciale transatlantique, qui profite jusqu'en 1812 de la neutralité américaine. Si on analyse les propriétaires des 190 navires américains armés à Baltimore entre 1793 et 1815 et expédiés à Bordeaux, on mesure l'importance de cette émigration française. Ancien colon de Saint-Domingue, Jean Carrère, né à Libourne vers 1759 s'était installé dans le principal port du Maryland en 1792, après un court séjour à la Martinique et en Louisiane[29]. Avec 20 expéditions pour Bordeaux entre 1795 et 1812, il est l'armateur de Baltimore le plus actif sur le marché aquitain. Il est suivi par William Patterson, beau-père de Jérôme Bonaparte, et par un autre Bordelais, Pierre-Auguste Guestier, qui arme une dizaine d'expéditions de 1804 à 1813 pour le port girondin, où réside son frère aîné Daniel (1755-1847), dont le fils unique pérennisera le nom de cette famille protestante à Bordeaux en s'associant à l'Irlandais Barton dans la Barton & Guestier[30]. Émigré à Baltimore dans les années 1790[31], Pierre-Auguste Guestier s'efforce de gérer au mieux la plantation de café qu'il possède depuis 1789 avec son frère dans les environs de Jacmel, à Saint-Domingue[32].

Si l'émigration négociante vers les États-Unis commence à être mieux connue, on retrouve également, au fil de la reconfiguration des pôles et entrepôts d'échange qui s'opère au cours de la période, la trace de flux migratoires français vers la Baltique, la Suède, Malte… voire vers les centres par où transite tour à tour le grand commerce international, à l'abri des possibilités de contrôle des autorités françaises. Ces phénomènes attendent encore une étude exhaustive.

(28) Sur les réfugiés de Saint-Domingue, *cf.* R. Darrell Meadows, *The Planters of Saint-Domingue, 1750-1804 : Migration and Exile in the French Revolutionary Atlantic*, Ph.D. diss., Carnegie Mellon University, 2004 ; pour les réfugiés aux États-Unis en particulier : Frances Sergeant Childs, *French Refugee Life in the United States 1790-1800 : An American Chapter of the French Revolution,* Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1940, et Ashli White, *A Flood of Impure Lava' : Saint Dominguan Refugees in the United States, 1791-1820*, Ph.D. diss., Columbia University, 2003.

(29) American Philosophical Society, Girard Papers, series II, 122, lettre du 1.11.1792 accusant réception de la lettre du 25.9.1792 de Carrère annonçant son installation à Baltimore. Carrère y décède en 1841.

(30) Un autre frère, Pierre-François Guestier, occupe également le haut du pavé dans le négoce protestant de Bordeaux au début du XIXe siècle. Il opère au sein de Johnston & Guestier.

(31) Nous ignorons la date exacte : Guestier est de passage à Philadelphie en juin 1796, et figure comme citoyen français à Baltimore en l'an X : Centre des Archives Diplomatiques de Nantes [désormais CADN], Baltimore A 20, 3 nivôse X, déclaration.

(32) CADN, Actes notariés, Philadelphie, vol. 1, p. 6, procuration du 22 messidor IV d'Auguste à Daniel Guestier. Un tiers de l'habitation appartenait à Eutrope Beraud. Pierre-Auguste Guestier, qui habite encore à Baltimore à la fin des années 1830, revient à Bordeaux peu avant sa mort, en 1842.

Une autre alternative consiste à vendre ses navires, ou à les placer sous la protection d'un pavillon neutre par une vente fictive, tout en continuant à en gérer les opérations depuis les ports de la métropole. Admis par les autorités françaises et codifié sous le Consulat par le règlement du 13 prairial an XI, le mécanisme de neutralisation est relativement simple et permet au navire de circuler avec de doubles papiers. En octobre 1806, Charles Weems, un capitaine de Baltimore qui fréquente Bordeaux depuis 1795 au moins, déclare ainsi :

> « Jean-Marie Lefébure, négociant à Bordeaux, a toujours été et est encore aujourd'hui propriétaire du navire nommé Le Jeune Edouard du port de 346 tonneaux environ ; c'est là ce même navire dont ledit sieur Weems a pris le commandement sous le nom de Richmond et sous pavillon américain afin de l'utiliser pour le compte du propriétaire, ledit Sieur Lefébure, en vertu de la permission qui lui en a été donnée par le Gouvernement français pour le temps de Guerre seulement et pour reprendre à la paix son nom primitif du Jeune Edouard, sous lequel il est enregistré au Bureau de Douanes de Bordeaux ».

Le capitaine, qui s'engage à agir en cas de nécessité comme si le bâtiment lui appartenait, « se réserve d'exiger dudit Sieur Lefébure une commission de deux et demi pour cent sur le produit des frets que pourrait faire à l'avenir ledit bâtiment sous le nom de Richmond pendant la durée de la guerre »[33]. Le registre de neutralisation des bâtiments conservé au château de Vincennes contient des dizaines de références à des cas semblables[34]. On mesure ainsi que, si les chiffres officiels des armements français s'effondrent, le négoce n'a pas pour autant renoncé entièrement à l'armement maritime.

Les ressources du négoce français pendant les *French Wars*

Un choix qui s'impose à tout négociant, et pas seulement aux propriétaires de navires, concerne le degré de maintien des activités commerciales et les éventuelles reconversions. La guerre ouvre de nouveaux marchés, ainsi les fournitures aux armées et à la marine offrent des occasions à ceux qui savent en profiter et qui sont assez solides pour pouvoir attendre des paiements sans cesse retardés. La démarche n'était pas nouvelle, la famille Gradis de Bordeaux avait par exemple réalisé un gain brut

(33) AD Gironde, 3 E Romegous (fonds non côté), déclaration du 6 octobre1806.
(34) Archives Nationales, Château de Vincennes, Marine, FF^2 109 : liste des navires neutralisés.

de deux millions de livres tournois en 1757-1758 en fournissant à l'État de quoi nourrir, habiller et armer la garnison à Québec[35]. L'approvisionnement des armées révolutionnaires a constitué un marché dont on mesure encore très mal l'ampleur, mais qui a indéniablement offert à certains la possibilité de constituer une fortune rapide[36].

Si ces marchés étaient réservés à des groupes plus restreints d'affairistes, tous pouvaient en revanche continuer une partie de leurs échanges maritimes en s'appuyant sur la navigation neutre. À partir de l'observatoire bordelais, j'ai pu mesurer le développement de la navigation sous pavillon américain avant et après le début du conflit de 1793. Les *French Wars* ont représenté une occasion formidable pour la marine marchande américaine, et ont contribué à une hausse sans précédent du commerce extérieur américain, qui passe de 53 millions de dollars en 1792 à 253 millions en 1807[37]. Or, en dépit des efforts déployés par Vergennes pour encourager le commerce franco-américain, celui-ci était resté à des niveaux modestes dans les années 1780. La guerre maritime fournit l'impulsion fondamentale qui manquait jusque-là, redessinant par la même occasion la géographie des itinéraires desservis par les navires américains qui fréquentent Bordeaux. Alors qu'à peine une quarantaine de bâtiments reliaient la côte Est des États-Unis au port girondin en 1791, leur nombre passe à 350 en 1795, et se maintient autour de 200 navires dans les premières années de l'Empire. Au-delà de la croissance quantitative, la nature des cargaisons et les destinations desservies révèlent l'ampleur des modifications. En effet, ces navires apportent désormais à Bordeaux une vaste gamme de produits, les denrées antillaises ou asiatiques étant à bord d'environ un navire sur deux. Phénomène inconnu avant 1793, un quart des navires arrive sur lest : les capitaines viennent chercher un fret et permettent ainsi d'écouler le vin, l'eau de vie et les produits manufacturés de l'arrière-pays, qu'ils redistribuent ensuite vers les marchés traditionnels du port aquitain. Alors qu'en 1791, les itinéraires consistaient en un simple voyage aller-retour entre les États-Unis et la France, éventuellement complété par une escale au Portugal ou au Cap-Vert pour

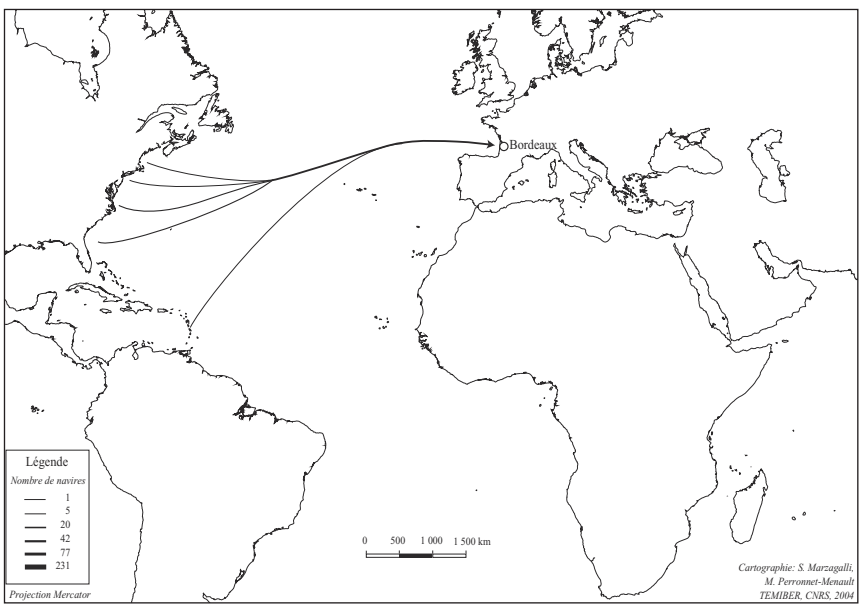
(35) Paul Butel, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIIIe siècle*, Paris, Aubier-Montaigne, 1974, rééd. 1996, p. 248-49. *Cf.* aussi pour d'autres exemples liés à l'approvisionnement du Canada : Silvia Marzagalli, « Bordeaux et le Canada, 1663-1773 », dans Mickaël Augeron, Dominique Guillemet (éd.), *Champlain ou les portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le centre-Ouest français et l'Amérique du Nord (XVIe-XXIe s.),* La Crèche, Geste éditions, 2004, p. 207-212.

(36) Jacques Godechot, *Les commissaires aux armées sous le Directoire*, Paris, Fustier, 1937.

(37) Il s'agit du total des importations et des exportations. Douglass C. North, « The United States balance of payments, 1790-1860 », *Trends in American Economy in the Nineteenth Century*, Princeton, Princeton University Press (Studies in Income and Wealth, vol. 24), 1960, p. 573-628.

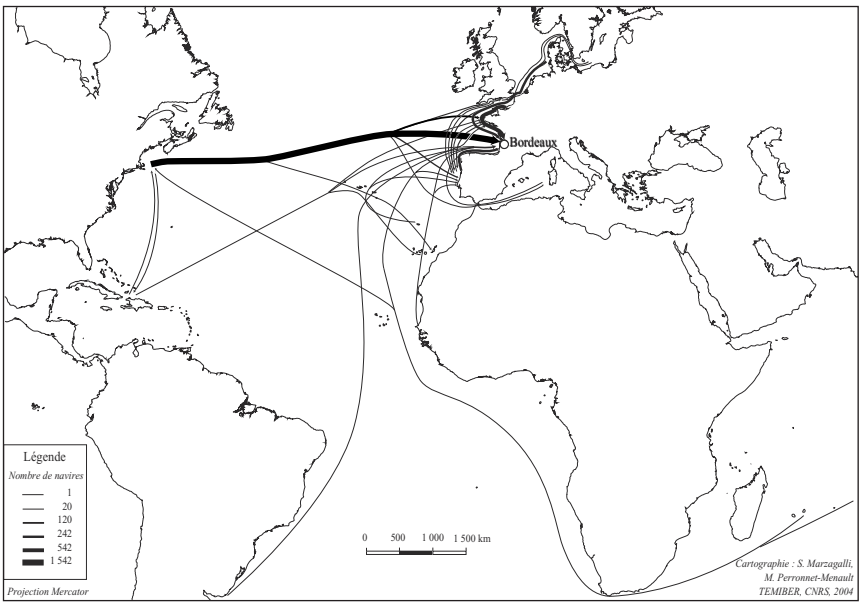
charger du sel, pendant les *French Wars* les routes se complexifient (cartes 1 et 2). Bien qu'un tiers des navires américains entrants et trois quarts des partants assurent les liaisons avec les ports des États-Unis, ils desservent aussi tous les ports européens inscrits dans la géographie commerciale traditionnelle de Bordeaux. De plus, derrière l'apparente liaison directe avec les États-Unis, se cachent des itinéraires bien plus compliqués : le transit des cargaisons par un port américain, assurant une provenance neutre acceptée par tous les belligérants lors de la réexportation successive, ne constitue le plus souvent qu'une étape intermédiaire sur un circuit plus complexe, reliant fournisseurs et clients via un détour parfois remarquable : certains navires exportent au Massachussetts des produits français destinés aux Mascareignes, d'autres apportent à New York des alcools destinés au Danemark. L'exemple américain n'est pas unique : moins étudiés, les pavillons scandinaves sont également très présents dans les ports atlantiques français et leur rendent des services similaires[38].

Carte 1 : Itinéraires des navires américains arrivés à Bordeaux en 1791



(38) Nous manquons encore d'études exhaustives sur ce point. *Cf.* pour la navigation danoise, Kirsten HEILS, *Les rapports économiques franco-danois sous le Directoire, le Consulat et l'Empire. Contribution à l'étude du système continental*, Paris, Presses de la Cité, 1953.

Carte 2 : Itinéraires des navires américains arrivés à Bordeaux, 1795-1815



Si ces navires permettent aux négociants français d'atteindre leurs clients traditionnels, la possibilité d'effectuer le commerce avec les colonies par neutres interposés est toutefois fortement affectée par deux facteurs échappant à leur contrôle. En premier lieu, l'occupation des colonies par les Britanniques interrompt le flux de produits vers la France. La partie sud de Saint-Domingue est livrée à l'ennemi dès octobre 1793 par des colons hostiles à toute remise en cause du préjugé de couleur et craignant l'abolition de la traite négrière. Encouragés par les représentants des colonies françaises partis à Londres dès le début des hostilités, les Anglais débarquent aussi à la Martinique, à la Guadeloupe et à Sainte-Lucie entre mars et avril 1794. Si la Guadeloupe est reconquise dès le mois de juin suivant par Victor Hugues, fort du décret abolissant l'esclavage qu'il apporte, les circuits d'exportation sont partout ailleurs radicalement modifiés. Ainsi les Gradis, armateurs et propriétaires d'une plantation à la Martinique, expédient désormais leurs sucres vers Londres, court-circuitant le port de Bordeaux par où ils transitaient auparavant[39]. Si

(39) Archives Nationales, Archives du Monde du Travail, Roubaix, 180 AQ 7, copie des lettres d'Amérique, *passim*. Moïse Gradis, l'un des deux frères gérant la maison de négoce établie à

le bénéfice pour cette maison bordelaise est assuré, le port girondin n'en profite pas pour autant.

Au-delà des changements de souveraineté, un second facteur bouleverse les circuits des échanges coloniaux propres au temps de paix. Le système exclusif suspendu, plus rien n'empêche en effet les négociants neutres d'importer directement les produits coloniaux en court-circuitant entièrement l'intermédiaire français. Ainsi, s'il continue en partie à effectuer des opérations avec les colonies grâce aux navires neutres, le négoce français en perd largement la maîtrise[40]. Ce qu'il ne mesure pas encore, c'est que la perte de Saint-Domingue est définitive. Pour l'instant, l'ampleur du commerce maritime sous pavillon neutre témoigne que ni la Révolution, ni l'Empire n'ont entraîné une cessation totale des échanges, en dehors de quelques périodes relativement courtes (embargo sous la Terreur en 1793-1794, effets conjugués du blocus continental renforcé, des ordres en conseil britannique et de l'embargo de Jefferson en 1808-1809)[41].

Au total, lorsqu'on examine les activités maritimes des ports français, on constate indéniablement une diminution globale des échanges, et de fortes oscillations d'une année sur l'autre en fonction de la conjoncture politique internationale. Si la population des ports est durement affectée[42], le milieu du négoce a été touché moins sévèrement, et certaines maisons s'en sortent plutôt bien. Le déclin du volume des échanges n'entraîne en effet par forcément une baisse des profits lorsque, comme c'est le cas dans une conjoncture de guerre, les marges spéculatives s'accroissent considérablement[43].

(Suite de la note 39 page 197.)
Bordeaux, émigre à Philadelphie en 1794 pour essayer de protéger les intérêts de la maison à Saint-Domingue et à la Martinique, où ils possèdent des plantations. Moïse reste à Philadelphie jusqu'en 1801, date à laquelle il passe à la Martinique. Je remercie M. Henry Gradis qui m'a autorisée à consulter les microfilms des archives familiales déposés à Roubaix.

(40) Les grandes maisons de négoce font jouer toutefois à fond leurs réseaux de correspondants pour garder la maîtrise des opérations avec les colonies. Quelques exemples d'expéditions vers les Mascareignes sur de navires américains utilisant le port de Hambourg dans Silvia Marzagalli, « Hambourg, Bordeaux et les États-Unis dans les années 1790 : Quelques remarques à propos des circuits commerciaux en temps de guerre », dans Burghart SCHMIDT, Bernard LACHAISE (dir.), *Hamburg-Bordeaux, Zwei Städte und ihre Geschichte/Bordeaux-Hambourg. Deux villes dans l'histoire*, Hamburg, DOBU Verlag, 2007, p. 389-398.

(41) Pour une vue d'ensemble précise de l'évolution des circuits commerciaux pendant l'Empire, l'ouvrage de référence reste celui de François CROUZET, *L'économie britannique et le blocus continental, 1806-1813,* Paris, PUF, 1958, rééd. Economica, 1987.

(42) Jean-Pierre POUSSOU, « Les activités commerciales des villes françaises de 1789 à 1815 », *Histoire, économie et société*, 1993/1, p. 101-118.

(43) Même constat, pour les guerres du XVIIIe siècle : Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Les négoces maritimes, op. cit.,* p. 117. Pour quelques exemples de fortunes bâties pendant les *French Wars* et des données sur l'importance des fortunes négociantes pendant la Révolution*, ibidem*, p. 160.

Des études récentes relativisent fortement l'image de ruine qui planait jusqu'il y a une vingtaine d'années sur le monde du négoce, ainsi que celle de la prétendue fuite des capitaux d'origine commerciale vers la rente[44]. En dépit de la vente massive des biens nationaux, et du prestige attaché sous le Consulat et l'Empire à la propriété foncière, autour de laquelle se recompose la nouvelle notabilité, les enquêtes menées sur les négoces portuaires à Bordeaux et en Bretagne attestent en fait la relative modicité de ce type de placement[45]. Quant au renouveau du milieu négociant au cours du quart de siècle 1790-1815, le faible taux de survie des maisons de négoce, s'accompagnant de la disparition de la scène de quelques grandes maisons qui avaient marqué le XVIIIe siècle, a été souvent interprété comme un indicateur de l'importance de la crise frappant le milieu négociant. En fait, rien n'est moins sûr. D'une part, le milieu négociant se caractérisait déjà avant la Révolution par un taux de renouvellement assez important[46] : personne n'a encore démontré de manière convaincante que l'époque des *French Wars* a accru ce taux de manière significative. Ensuite, les études qui insistent sur le renouveau du milieu ont pris en considération soit la persistance des raisons sociales, soit celle des individus. Les deux paramètres sont insatisfaisants lorsqu'ils ne sont pas croisés et complétés par une étude systématique des réseaux familiaux qui constituent la toile sur laquelle repose le fonctionnement du négoce. Derrière la disparition d'une raison sociale ou le retrait d'un individu peuvent se cacher des continuités familiales ou dynastiques majeures. Ainsi pour Bordeaux, Philippe Gardey a démontré que les deux tiers environ des négociants actifs pendant la période révolutionnaire et napoléonienne sont issus du monde du négoce ; ce pourcentage – qui ne considère que la profession du père et ignore le rôle éventuel de la mère, entraînant ainsi une sous-estimation certaine – est stable, alors même que le chercheur insiste dans sa thèse sur un taux de disparition des raisons sociales relativement élevé[47]. La seule manière de concilier ces données

(44) J'ai pris connaissance trop tardivement de la remarquable thèse de Laure Pineau-Defois pour pouvoir en intégrer les apports dans cet article, mais elle confirme l'existence de stratégies d'adaptation diversifiées de la part du grand négoce nantais pendant la période révolutionnaire et impériale : Laure Pineau-Defois, *Les grands négociants nantais du dernier tiers du XVIIIe siècle. Capital hérité et esprit d'entreprise (fin XVIIe-début XIXe siècle)*, doctorat, Université de Nantes, mars 2008, chapitre 6.

(45) Silvia Marzagalli, *Les boulevards de la fraude*, *op. cit*., ch. 7 ; Karine Audran, *Les négoces portuaires*, thèse cit., vol. I, chap. 5.

(46) *Cf.* Paul Butel, « Le commerce atlantique français », art. cit., p. 78.

(47) Philippe Gardey, *Négociants et marchands de Bordeaux de la Guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, doctorat, Université Paris 4, 2006. On remarquera au passage que la

apparemment contradictoires est d'admettre que le milieu du négoce se maintient au-delà du changement des raisons sociales, et que ni la Révolution, ni l'Empire, ni la Restauration n'introduisent des ruptures brusques dans la composition du négoce. La nature de leurs activités, en revanche, a changé de manière significative.

La Révolution, un révélateur des fragilités structurelles ?

Sous la Restauration, la hiérarchie portuaire française se modifie. Bordeaux et Nantes cèdent la place au Havre et à Marseille, un changement qui traduit les transformations qui se sont opérées dans la nature même des activités commerciales. La prospérité du négoce français au XVIIIe siècle reposait très largement sur le commerce antillais, véritable moteur de la croissance du commerce extérieur. La mise en valeur des îles des Caraïbes, sous la pression d'une demande européenne de produits exotiques orientée à la hausse, a alimenté l'expansion des trafics tout au long du siècle – du moins si on fait abstraction des guerres, ce qui est en soi problématique. Selon cette lecture, la révolte des esclaves de Saint-Domingue en 1791 et la perte de l'île devenue Haïti en 1804, associées à l'interdiction de la traité négrière à la fin de l'Empire, constituent la cause principale de la fin de la prospérité du commerce et des ports français. Or, cette interprétation passe sous silence les éléments de fragilité inscrits dans la croissance propre au XVIIIe siècle.

En premier lieu, la révolte de Saint-Domingue est le produit du choix du système d'exploitation esclavagiste, socle sur lequel repose tout le système productif antillais, et qui rend la prospérité coloniale entièrement dépendante du maintien d'un important courant de traite, étant donné que le coût de reproduction des esclaves sur place dépasse celui de leur importation et exploitation massive. Si la révolte de Saint-Domingue a vraisemblablement été accélérée par la circulation des idées révolutionnaires à travers l'Atlantique, les conditions sociales, juridiques et économiques qui l'expliquent sont le produit de choix faits sous l'Ancien Régime. La dynamique enclenchée au XVIIIe siècle – avec une croissance de la production coloniale reposant sur une augmentation du nombre de

(Suite de la note 47 page 199.)
méthode employée pour évaluer le taux de survie des maisons de négoce affecte lourdement les résultats chiffrés de cette étude : ainsi un fils succédant à son père, même adresse, relève dans cette étude d'une nouvelle création (p. 158), ce qui ne permet pas l'analyse des continuités des dynasties négociantes.

plantations, donc d'esclaves, donc de la traite – ne pouvait qu'exacerber les tensions et déséquilibrer le ratio entre libres et esclaves (il passe de 1 : 1 ou 1 : 2 au début du siècle, selon les îles, à 1 : 10 ou 1 : 20 à la veille de la Révolution) rendant le maintien de l'ordre chaque jour plus difficile.

Un deuxième facteur de faiblesse vient de la contradiction fondamentale entre un système d'échanges qui se veut national et une demande internationale[48] : cette contradiction est source permanente de conflit entre colons et métropolitains, un phénomène qui par ailleurs n'est pas spécifiquement français mais concerne tous les pays européens ayant des colonies aux Amériques. Le désir de se soustraire au carcan de l'exclusif alimente une contrebande active qui fragilise la marge de profits du négoce métropolitain, déjà orientée à la baisse au cours du dernier tiers du XVIIIe siècle par la multiplication des opérateurs et la hausse généralisée du volume des échanges. L'endettement des colons, souvent pointé du doigt comme le principal responsable des difficultés du négoce métropolitain, est certes le produit des aléas climatiques tropicaux, qui entraînent de fréquentes interruptions de la production alors que les frais ne diminuent pas. Mais il est aussi la conséquence de la préférence donnée par les colons au paiement des achats effectués en dehors du cadre légal prévu par la métropole : les colons paient les étrangers avant les négociants métropolitains, qu'ils savent être au fond des fournisseurs captifs. Michel Morineau s'était demandé dans quelle mesure la croissance de la production et du commerce colonial sous le règne du dernier Bourbon ne constituait pas, du point de vue des colons, une sorte de « fuite en avant » censée leur permettre de faire face aux dettes[49], une sorte de « bulle », en somme. Difficile de trancher abruptement, mais l'idée mérite d'être prise en considération.

Enfin, sans même insister sur les risques d'une dépendance massive de la prospérité coloniale française à l'égard d'une seule aire d'approvisionnement, Saint-Domingue, le poids des colonies dans la structure des échanges français représente une véritable faiblesse, comme l'ont souligné à la fois Louis Meignen, Pierre Léon et Michel Morineau[50]. S'il est avéré que la demande des marchés africains et coloniaux a pu stimuler

(48) Ce point a été souligné par André Lespagnol, « Mondialisation des trafics inter-océaniques et structures commerciales nationales au XVIIIe siècle : contradictions et compromis », *Bulletin de la Société d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 1997/ 1-2, p. 80-91.

(49) Michel Morineau, « La vraie nature », art. cit., p. 13.

(50) *Ibid.* ; Louis Meignen, « Le commerce extérieur », art. cit. ; Pierre Léon, « Structure du commerce extérieur », dans Fernand Braudel *et al.* (dir.), *Conjoncture économique op. cit.*

certaines branches industrielles ou l'agriculture de l'arrière-pays[51], et qu'une partie du sucre importé est raffinée en métropole, reste que les importations coloniales ont un effet d'entraînement modeste sur l'ensemble de l'économie française.

C'est sur ce fond complexe de fragilités qu'il convient de situer les tentatives de réorientation du négoce, bordelais surtout, dans les années 1780, vers l'océan Indien et la traite négrière[52]. Ces initiatives se cantonnent toutefois au cadre connu et rassurant d'un commerce protégé par le monopole, par les primes pour la traite, et par l'exclusif (quoique mitigé) : les marchés des États-Unis indépendants, avec leur tabac et bientôt leur coton, sont en revanche délaissés, face à l'incapacité de concurrencer efficacement le négoce britannique[53]. Après un siècle de spécialisation dans les trafics coloniaux, une partie du négoce français semble avoir du mal à repenser sa participation au commerce mondial et à saisir de nouvelles opportunités[54]. L'idée, partagée à l'époque, que le commerce colonial constitue le fer de lance du commerce français explique aussi bien l'acharnement nantais pour l'armement à la traite au lendemain du congrès de Vienne, que la persistance des tentatives coloniales tout au long du XIXe siècle[55]. Mais il serait réducteur de n'insister que sur ce côté passéiste, alors que le négoce français montre après 1815 une capacité d'adaptation certaine[56], conformément aux qualités que Fernand Braudel attribuait au capitalisme dans son ensemble, qui

(51) Sur l'importance du marché antillais pour les productions aquitaines, *cf.* Paul BUTEL, « Succès et déclin du commerce colonial français, de la Révolution à la Restauration », *Revue économique,* 40-6, 1989, p. 1079-1096.

(52) Sur cette réorientation : Perry VILES, *The Shipping Interests of Bordeaux, 1774-1793*, Harvard University, Ph.D., 1965 ; Éric SAUGERA, *Bordeaux, port négrier, XVIIe-XIXe siècles*, Paris, Karthala, 1995 ; Paul BUTEL, « Réorientations du négoce français à la fin du XVIIIe siècle, les Monneron et l'Océan Indien », dans Paul BUTEL, L.M. CULLEN (éd.), *Négoce et industrie en France et en Irlande aux* XVIIIe *et* XIXe *siècles*, Paris, Éditions du CNRS 1980, 65-73 ; Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Les négoces maritimes, op. cit.,* p. 136-141.

(53) Voir Silvia MARZAGALLI, *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815 : politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, à paraître chez Droz, chapitres 1 et 2.

(54) Ce qui ne justifie pas pour autant qu'on en sonne le glas. Plusieurs travaux se sont justement opposés à une vision d'un négoce bordelais incapable de s'adapter : Hubert BONIN, *Les patrons du second Empire. Bordeaux et la Gironde*, Paris, Picard, 1999.

(55) Joan Elisabeth Droege CASEY, *Bordeaux, Colonial Port of Ninetenth Century France*, New York, Arno Press, 1981. En français, *cf.* le récent livre de Christelle LOZÈRE, *Bordeaux colonial 1850-1940*, Bordeaux, Éditions Sud Ouest, 2007. Voir aussi l'analyse menée par Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Les négoces maritimes, op. cit.,* p. 162-165, sur la persistance des anciennes typologies de trafics après 1815 et p. 165-169 sur l'exploration des voies nouvelles.

(56) Pour le cas de Bordeaux, *cf.* Silvia MARZAGALLI, *« Les boulevards de la fraude », op. cit*., p. 269-275.

soulignait « sa plasticité à toute épreuve, sa capacité de transformation et d'*adaptation* »[57].

Fragile, la croissance du commerce maritime français au XVIIIe siècle avait été rythmée par l'alternance de guerres et de périodes de paix. Les conflits sont généralement considérés comme des accidents qui interrompent la courbe ascendante du commerce extérieur français, sans en remettre en cause la tendance de fond[58]. Cette lecture introduit une première distorsion, dans la mesure où elle fait de la paix la « normalité », alors que, de la fin des années 1670 au début de la Restauration, la France passe la moitié de son temps à faire la guerre… Mais elle pose problème aussi du fait qu'elle considère la guerre comme une parenthèse accidentelle. Or, les guerres sont bien plus que cela : non seulement le système d'exploitation coloniale aux Amériques accroît les tensions entre les différentes puissances européennes, mais les conflits sont en quelque sorte nécessaires pour permettre au système des échanges internationaux du XVIIIe siècle de continuer à fonctionner selon les modalités qu'on connaît en temps de paix.

Le raisonnement de Michel Morineau à ce propos, pour n'avoir été ni repris ni contesté, n'est pas pour autant moins valable. Il part de l'exemple des relations franco-hollandaises, mais l'exemple est généralisable. En 1788, les Provinces-Unies importent de France deux fois plus qu'elles n'y exportent[59]. À première vue, le succès de la politique colbertiste, à laquelle la monarchie reste fidèle au XVIIIe siècle, est on ne peut plus total : la Hollande, qui dominait jadis le commerce et la navigation français, semble désormais dépendante de sa puissante voisine. Mais l'analyse des mécanismes de compensation forcément à l'œuvre, permettant aux pays du Nord de faire face, sur le temps long, à un déséquilibre structurel de leurs échanges avec la France, avait permis à Michel Morineau d'affirmer qu'à côté des assurances et participations étrangères dans le négoce français, c'était surtout la guerre qui permettait le rééquilibrage, augmentant d'une part le recours aux marines neutres (hollandaise et hanséatiques), et alimentant d'autre part des déboursements massifs de la monarchie à l'étranger. En résumant (un peu trop) « brutalement, ce sont

(57) Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, Économie et Capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, t. 2 : *Les jeux de l'échange*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 382, italique dans le texte.

(58) Cette interprétation prévaut même dans des travaux de synthèse récents : *cf.* Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les négoces maritimes*, *op. cit.,* p. 118.

(59) Chiffres et raisonnement suivant dans Michel Morineau, « La vraie nature », art. cit., p. 15-19.

les Français eux-mêmes, par leurs impôts, qui payaient le sucre à Berlin et le café à Vienne »[60].

On peut pousser ce raisonnement un pas plus loin. Le système d'échanges exclusif, faisant de la France le principal fournisseur de l'Europe en sucre et café, ne tient à la longue que parce qu'il engendre des conflits qui permettent de rééquilibrer les comptes. Or, ces conflits marquent aussi la perte progressive par la France (1713, 1763) de la plupart de ses possessions coloniales, ce qui ajoute un élément de fragilité intrinsèque supplémentaire au modèle de croissance caractérisant le XVIIIe siècle français. 1804 (Haïti) et 1815 (Île de France, devenue Île Maurice) ne sont au fond que les ultimes épisodes de ce processus. Précisons aussi que les mécanismes de compensation ne sont pas nécessairement bilatéraux, comme les envisageait le modèle esquissé par Michel Morineau. Plus que dans une logique linéaire, qui a jusqu'à présent trop caractérisée l'analyse du commerce extérieur français, le négoce d'Ancien Régime était fait de logiques systémiques, multipolaires. Les mécanismes de compensation pouvaient ainsi emprunter des circuits complexes. Par exemple, en abandonnant la lecture classique d'une rivalité anglo-hollandaise sur les marchés baltiques, K. Newman a montré la profitable collaboration financière et de services entre les négociants anglais et hollandais présents à Saint-Pétersbourg, révélant ainsi un système complexe de relations qui intégrait également la dimension transcontinentale des trafics, et qui permettait de contrebalancer le déséquilibre apparent entre achats et ventes des uns et des autres en Baltique[61]. Transposé au cas français, cela signifie que la production coloniale et le commerce de réexportation permettaient à la France de compenser ses importations de produits en provenance de la Grande-Bretagne, de l'Europe centrale et d'Asie, ainsi que des achats en Asie, réglés presque entièrement en argent. La question esquissée plus haut relativement à la structure du commerce extérieur français, avec sa prépondérance de produits agricoles et les distorsions qu'elle introduit sur les mécanismes de croissance, acquiert ainsi tout son sens.

(60) *Ibidem*, p. 18.

(61) K. NEWMAN, « Anglo-Dutch Commercial Co-operation and the Russia Trade in the Eighteenth Century », dans *The Interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic region, 1400-1800*, Leiden, M. Nijhoff, 1983, p. 95-103. Sur la balance commerciale anglaise avec la Baltique et le rôle d'Amsterdam dans les règlements financiers, *cf.* aussi Artur ATTMAN « English trade balances in the Baltic during the eighteenth century », dans Walter MINCHINTON (ed.), *Britain and the Northern Seas : some essays* (Proceedings of the 4th Conference of the Association for the History of the Northern Seas), Pontefract (England), 1985, p. 43-52, en particulier p. 45.

La structure même du commerce colonial français mérite elle aussi quelques remarques. On souligne souvent que les Antilles françaises produisent plus que les *West Indies* britanniques, et à moindre coût ; on dit aussi que les denrées coloniales françaises alimentent une réexportation plus importante, alors que les Britanniques consomment la majorité du sucre de leurs colonies pour adoucir le thé, ce qui est bénéfique à la balance du commerce français. Si on veut comparer les deux puissances coloniales, il convient toutefois de regarder au-delà de l'espace antillais. Le commerce avec les Treize colonies compte à la veille de leur indépendance, pour les Britanniques, deux fois plus en valeur que les marchés antillais. Les productions diverses, variées et complémentaires des colonies continentales anglaises alimentent des échanges complexes qui embrassent l'ensemble de l'Atlantique, contribuant à créer une toile de relations d'interdépendance fort dense. De la pêche au commerce de denrées coloniales, en passant par le trafic négrier, sans oublier les centaines de cargaisons de céréales, bétail, et produits manufacturiers qui sillonnent l'océan en long et en large, les échanges débordent largement le cadre du seul empire colonial, et déterminent la nature des relations que la Grande-Bretagne entretient avec le reste de l'Europe et des Amériques[62]. Or, dans le cas français, ce degré de sophistication et d'intégration entre différentes aires n'a jamais été atteint[63] : l'Amérique du Nord (Canada, Louisiane) n'a jamais eu un rôle significatif dans l'économie de l'espace atlantique français.

Soulignant ainsi la faiblesse des effets d'entraînement du commerce antillais sur l'économie de la métropole[64] et l'inexistence d'un quelconque impact positif sur les sociétés coloniales françaises, contrairement à celles (britanniques) de l'Amérique du Nord, on ne saurait non plus trop insister sur le caractère peu intégré des échanges au sein de l'empire colonial

(62) *Cf.* John McCusker, Russell R. Menard, *The Economy of British America, 1607-1789*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 1985 ou, pour une synthèse, Nuala Zahedieh, « Economy », dans David Armitage, Michael J. Braddick (eds.), *The British Atlantic World, 1500-1800*, New York, MacMillan, 2002, p. 51-68.

(63) Ce qui n'équivaut pas à affirmer que chaque branche de trafics ne présente pas, en soi, un certain degré de complexité. Pour le cas de la pêche malouine : André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV,* Saint-Malo, 1990, rééd. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1997. Sur les relations entre le Canada et les Antilles, Jacques Mathieu, *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*, Montréal, Fides, 1981. Ce commerce n'a toutefois pas l'envergure des trafics entre les colonies britanniques continentales et les Antilles anglaises.

(64) Louis Meignen, « Le commerce extérieur », art. cit., *Cf.* aussi Michel Morineau, « La vraie nature », art. cit.

français et sur l'hypertrophie de l'espace antillais. La force des liens économiques bâtis dans le cas de l'Atlantique britannique a fait que ces relations ont résisté bien au-delà de l'indépendance des colonies nord-américaines, qui ne change par ailleurs rien à leur structure productive, alors que l'indépendance de Saint-Domingue a entraîné le délaissement immédiat des cultures et des plantations esclavagistes.

Cet article se proposait de revisiter les anciens débats sur l'impact de la Révolution et de l'Empire sur le monde du négoce à la lumière des acquis de quelques récentes monographies d'une part, et des relectures systémiques des échanges et des réseaux marchands d'autre part. Les premiers ont fortement nuancé l'image d'une crise létale des économies maritimes et d'une atteinte profonde aux négoces portuaires pendant les *French Wars*, au profit d'une vision insistant davantage sur les capacités d'adaptation du milieu négociant et sur ses possibilités de réorganiser les courants des échanges internationaux. Sans nier les vicissitudes parfois dramatiques de quelques maisons de commerce, le monde du négoce ne s'effondre pas pour autant pendant ce quart de siècle. On connaît mieux aujourd'hui les moyens, s'inscrivant dans les pratiques traditionnelles en temps de guerre, qui ont permis aux opérateurs de continuer une partie de leurs activités commerciales en dépit du conflit et de la radicalité qui caractérise, par moments, la politique de guerre économique des belligérants. De même, l'hypothèse d'un retrait massif des capitaux marchands vers la rente foncière n'est confirmée par aucune des études menées sur les achats immobiliers dans les ports français.

Les lectures plus globalisantes des échanges au XVIIIe siècle contribuent, quant à elles, à permettre d'envisager un renversement des interprétations traditionnelles. Il est certainement possible de proposer la vision d'une remarquable croissance du commerce maritime au siècle des Lumières, à peine troublée par de courts conflits, faisant la prospérité des ports français et déversant leurs bienfaits sur une large partie de l'économie métropolitaine. Cette lecture amène tout naturellement à considérer la Révolution comme une véritable « catastrophe » (selon le terme de Chaunu), arrêtant à jamais la belle tendance linéaire tracée par Paul Butel sur ses graphiques du commerce extérieur et du commerce colonial français. Comme toute interprétation de la réalité du passé, elle est d'autant plus convaincante qu'elle sait intégrer dans son modèle un large éventail de phénomènes concomitants. Or, elle y arrive de manière insatisfaisante à deux égards au moins.

En premier lieu, l'analyse du commerce colonial est dissociée de celle des tensions nombreuses que les systèmes des plantations et de

l'exclusif engendrent au sein des sociétés coloniales, jusqu'au point d'entraîner l'explosion de celles-ci (révoltes noires d'une part, trahisons blanches vis-à-vis du pacte colonial dans ses implications économiques et politiques d'autre part).

En second lieu, cette analyse traditionnelle de la croissance du commerce colonial et du commerce extérieur français ne s'intègre pas dans une lecture économique globale capable de rendre compte des mécanismes de compensation à l'œuvre, lesquels assurent à la balance commerciale française des surplus considérables sur les marchés de l'Europe du Nord. Lorsqu'on se penche sur ces questions, les guerres du XVIIIe siècle – et celles de la Révolution et de l'Empire ne font pas nécessairement exception – n'apparaissent pas comme un facteur perturbateur exogène, mais s'inscrivent au sein même des logiques de fonctionnement des échanges internationaux. Or, la dynamique qui leur est propre porte la France à perdre son premier empire colonial, entre 1713 et 1815, en passant par 1763. Là aussi, la Révolution ne fait que révéler au grand jour des fragilités bien plus anciennes, décelables dans la composition du commerce français avant même la fin du XVIIIe siècle.

Silvia Marzagalli

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine
Université de Nice Sophia-Antipolis
Département d'histoire
Faculté des Lettres, arts, et sciences humaines
24, avenue des Diables Bleus
06357 NICE cedex 4
Marzagalli@wanadoo.fr