

Le TRAFIC NEGRIER de BORDEAUX

Le trafic des esclaves, des côtes d'Afrique vers le nouveau monde remonte au début du 16^e siècle lorsque les Espagnols durent imaginer un moyen de remplacer les indigènes des Caraïbes qu'ils avaient littéralement anéantis et sans lesquels ils n'avaient plus de main-d'œuvre pour exploiter ces terres lointaines.

Le continent africain apparut comme une réserve inépuisable mise à la disposition des "acheteurs" par des chefs indigènes qui trouvaient là un débouché très lucratif à un trafic local traditionnel.

Les Portugais firent comme les Espagnols car le Brésil provoquait les mêmes besoins. Les Anglais, à leur tour, se lancèrent dans ce commerce, leurs besoins croissant dans les Caraïbes. De plus, la paix d'Utrecht, en 1713, leur garantit le privilège, appelé *Asiento*, du trafic des esclaves avec les colonies espagnoles d'Amérique.

Le développement du commerce de la France avec la Nouvelle France (Canada) et les Caraïbes (St Domingue, la Martinique, la Guadeloupe) au XVII^e siècle et son apogée au XVIII^e favorisa particulièrement Bordeaux qui, à la fin de ce siècle, était devenu le premier port colonial français et trouva dans le trafic des esclaves (appelé aussi négrier ou du bois d'ébène) un complément qui en fera le 2^e port négrier français.

Origines des chargements

On peut dater le premier chargement en 1674.

Les régions où les navires négriers purent s'approvisionner furent, dès le début,

- la Guinée et surtout le golfe de Guinée (côte de l'or, côte des esclaves)
- l'Angole (de Loango au cap Nègre)
- le Mozambique

Destinations

Sur 386 expéditions négrières

270 furent pour St Domingue (Haïti)

31 pour la Martinique

13 pour la Guadeloupe

14 pour Cuba (XIX^e siècle)

37 pour l'île de France (Maurice)

Importance et nature des chargements

Le trafic des navires bordelais représenta 130 à 150 000 noirs arrachés à la terre africaine en 480 expéditions soit 11,4 % du total des ports français (Nantes: 41,3 % - La Rochelle: 11,3 % - Le Havre: 10,8 %).

Les pertes en cours de voyage s'établirent en général entre 10 et 20 %.

Armateurs et capitaines

Sur 186 armateurs (entre 1685 et 1826)
3,7 % ont participé pour 20,8 % du trafic total
56,4 % ont participé pour 22,7 %

avec une moyenne de 275 à 330 noirs par voyage.

Les capitaines, qui devaient, en dehors de leurs compétences nautiques, traiter avec les chefs indigènes, assurer la sécurité du transport puis négocier la vente à destination et conclure un chargement de retour, furent en minorité des "spécialistes" de la traite.

En effet sur 465 expéditions

222 capitaines n'en commandèrent qu'une
56 capitaines n'en commandèrent que 2
17 capitaines n'en commandèrent que 3

Les navires

Les types les plus petits utilisés furent les sloops et les goélettes, les bricks (1 pont) et les corvettes (1 pont) - les frégates (1 pont et 1 entrepont).

L'augmentation du trafic négrier entre 1763 (fin de la guerre de Sept Ans) et le 1er Empire coïncida avec l'apogée du trafic colonial bordelais et l'usage de navires d'un tonnage moyen plus élevé (corvettes et frégates) de 250 à 500 tx env.

Epoques du trafic

Les prémices sont très modestes :

6 expéditions de 1672 à 1700.

De 1707 à 1728 : 6 navires (Nantes, dans le même temps : 218)

De 1729 à 1744 : 39 navires

La guerre de succession d'Autriche causa l'arrêt du trafic

De 1748 à 1778 c'est l'expansion : 162 navires

L'apogée se situe de 1783 à 1792 (fin de la guerre d'Amérique jusqu'à la Révolution) : 262 navires.

La part du trafic négrier dans le commerce de Bordeaux passe alors de 5% à 12%. L'approvisionnement en Mozambique devient important, en particulier à destination des Mascareignes (Iles de France et Ile Bourbon).

Les aides au trafic négrier

Dès 1716 Bordeaux bénéficie, comme Rouen, La Rochelle, Nantes et St Malo, d'encouragements officiels, sous forme de liberté du trafic dont le monopole avait été accordé à la compagnie de Guinée. Les armateurs bénéficient également d'une réduction de 50% des droits sur les marchandises ramenées des Antilles par les navires négriers. Ils s'accommodèrent de l'obligation de verser un droit par tête de noir de 20 Livres tournoi à la Cie de Guinée.

En 1768 ce dernier droit fut réduit de moitié. Le 30 août 1784 une brèche fut ouverte dans l'exclusif (accordant le monopole du trafic avec les Antilles aux navires français) ce qui provoqua de violentes protestations de la Chambre de Commerce de Guyenne à cause des répercussions sur le monopole du trafic négrier.

Le 10 août 1784 une prime de 160 Livres t. fut accordée par tête de noir transporté aux petites Antilles ou à Cayenne et de 200 Livres t. par tête pour St Domingue. Ce fut jugé insuffisant, alors qu'en même temps les armateurs jouissaient d'une prime de 40 Livres t. par tonneau de jauge sur l'espace occupé uniquement par les esclaves noirs.

En septembre 1786, la prime de 40 Livres t. fut étendue à tout l'espace interne du navire, ce qui, dans beaucoup de cas, consista à doubler l'avantage pour les armateurs.

La Chambre de Commerce de Guyenne a toujours soutenu vigoureusement ce trafic auprès des autorités royales.

Les charges des préparatifs

La préparation d'un navire négrier revenait à environ 50% plus cher que celle d'un navire de commerce allant directement aux Antilles.

Les raisons : équipage plus nombreux et les avances qui lui sont payées ainsi que les frais d'avitaillement plus lourds car les voyages via l'Afrique sont nettement plus longs, l'achat des marchandises de traite, la valeur du navire parfois augmentée du coût des aménagements (entrepont supplémentaire).

Les marchandises de traite pouvaient atteindre un coût double de celui du navire.

Marchandises de traite

c'étaient : des textiles de toutes sortes
des chapeaux
des fusils, poudres, balles
des armes blanches
des alcools
des métaux bruts et ouvragés
de la quincaillerie
de la coutellerie, mercerie
des souliers, du tabac
des coquillages etc...

Les voyages consistant en trois trajets :

- Bordeaux/Afrique avec des marchandises de traite

- Afrique/Antilles ou Guyanne avec les esclaves
- Antilles/Bordeaux avec frêt colonial de retour

ont été appelés TRAFIC TRIANGULAIRE.

Le Financement et les profits

C'est par associations entre négociants se connaissant bien que se firent la plupart des armements de navires, étant donné les sommes importantes à engager et la durée des voyages.

Les investisseurs se partageaient le risque et l'intéressement ainsi que la préparation de l'expédition. Les capitaines étaient très souvent intéressés aux résultats ainsi que certains officiers ou chirurgiens du bord.

Les assurances furent traitées un peu de la même manière, en dehors de toute société spécialisée et fortement structurée. Les taux variaient beaucoup en fonction des périodes, les conflits faisant fortement monter les primes.

Sauf dans le cas des négociants/armateurs bordelais les plus importants, la traite resta une activité accessoire, donc une part de profit faible par rapport à leur bilan général. Les estimations par voyage varient de 40% à 120% de profit (dans les cas vraiment les meilleurs).

La traite a, dans l'ensemble, contribué à la prospérité de Bordeaux surtout dans le dernier quart du XVIII^e siècle.

Il faut tenir compte, à cet égard, des profits indirects sur les fournitures et marchandises servant à la traite et produites dans la région de Bordeaux ainsi que de la prospérité du commerce colonial en général, liée à l'exploitation des Antilles grâce à la main d'œuvre des esclaves.

D. Binaud

Conservatoire de l'estuaire de la Gironde