

STEIN, Robert-Louis, *The French Slave Trade in the Eighteenth Century. An Old Regime Business*. Wisconsin, The University of Wisconsin Press, 1979. 250 p. \$20.00

Jacques Mathieu

Volume 35, numéro 2, septembre 1981

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/303964ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/303964ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)

1492-1383 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Mathieu, J. (1981). Compte rendu de [STEIN, Robert-Louis, *The French Slave Trade in the Eighteenth Century. An Old Regime Business*. Wisconsin, The University of Wisconsin Press, 1979. 250 p. \$20.00]. *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 35(2), 289–290. <https://doi.org/10.7202/303964ar>

STEIN, Robert-Louis. *The French Slave Trade in the Eighteenth Century. An Old Regime Business*. Wisconsin, The University of Wisconsin Press, 1979. 250 p. \$20.00

L'auteur étudie la question du commerce des esclaves dans la perspective des grandes entreprises françaises et il montre que cet échange de biens s'organisait comme les autres affaires de commerce. Des besoins économiques en expliquent l'instauration et l'évolution. Les opérations maritimes et financières sont similaires à celles d'autres armateurs, tout comme le mode de vie des principaux marchands d'esclaves. L'auteur conduit son étude à deux niveaux: d'une part, il expose le mouvement général et les modes d'organisation du commerce; d'autre part, des cas particuliers font voir plus concrètement le fonctionnement des entreprises.

Le commerce des esclaves s'implante et s'impose pour répondre à des besoins économiques. Son essor est lié à la volonté de se procurer en abondance des produits tropicaux et à la nécessité conséquente de disposer d'une main-d'oeuvre nombreuse à faible coût. Les armateurs des ports de France en viennent à expédier chaque année quelque 30 000 Africains aux Antilles. En un siècle, ce commerce lucratif mais risqué fait passer près d'un million de personnes d'un continent à un autre. Aussi la population blanche de la Guadeloupe qui compte 12 000 personnes en 1656 et en 1770 est-elle vite surpassée par celle des esclaves noirs qui, dans le même temps, passe de 3 000 à 80 000. La production de sucre et de café croît au même rythme. Le système d'échanges a pris son caractère triangulaire définitif qui repose sur la complémentarité des besoins et est dominé par la nécessité vitale de l'esclave pour maintenir et augmenter la production antillaise.

Dans les deux parties suivantes, Stein décrit les modalités d'organisation de ces échanges. Il fait une présentation rapide des préoccupations des armateurs: regroupement des capitaux, choix d'un capitaine, formation d'un équipage, constitution d'une cargaison, prévision d'un itinéraire, formalités administratives, etc. Il décrit un peu plus longuement les opérations financières, en particulier les mécanismes d'achat et de vente si importants par le temps qu'ils grugent, pour la qualité du produit mis en marché, en regard des embarras administratifs et des modes de paiement. Il s'attache enfin aux mesures de salubrité et de sécurité prises au cours de ces longs voyages, la mortalité élevée — 5 à 15% en moyenne, mais parfois au-delà de 50% — faisant souvent la différence entre le profit et la perte.

Autour de ce réseau d'échanges s'organise un système de correspondance d'affaires et d'amitié et se construit un mode de vie professionnelle et sociale particulier. Le marchand d'esclaves gère une entreprise de grande envergure qui commande une attention et un travail constants. Par l'étendue de ses affaires, son mode de vie et les relations qu'il entretient, il se place à un rang privilégié dans sa communauté sociale.

L'A, a particulièrement bien réussi à rendre cette complexe étude d'une façon simple et agréable à lire. Une documentation intéressante, une qualité de synthèse remarquable ne compensent pas toutefois certaines faiblesses de l'analyse. On ne peut être satisfait d'un découpage chronologique fondé sur les charnières politico-militaires de 1713-1744, alors que le nombre de bâtiments engagés dans ce commerce montre des paliers très différents: à l'exclusion des périodes de conflits, aux environs de 20 entre 1713 et 1735, de 40 entre 1736 et 1743, de 60 entre 1763 et 1777 pour dépasser les 100 navires par année après 1783. Les variations à court terme de ce mouvement sont aussi trop peu liées à la conjoncture antillaise qui reste mal connue. L'absence inacceptable de bibliographie dans un ouvrage scientifique n'aide d'ailleurs pas le lecteur qui voudrait mieux connaître les sources d'information. Il est bien possible, par exemple, que la correspondance des autorités françaises avec les intendants aux Antilles n'ait pas été exploitée. Enfin cette recherche n'est pas très bien située dans le contexte général du grand commerce français. Même si la documentation d'époque n'établit pas de liens directs entre les divers mouvements commerciaux, il semble que la nécessité de nourriture des esclaves en nombre croissant a pu largement contribuer à multiplier les échanges entre la Nouvelle-France et les Antilles: un effet d'entraînement qu'il serait intéressant de mesurer.