

Entre Exclusif et contrebande : le commerce maritime aux Antilles (fin XVIIe - début XIXe siècle)

« Les barques processionnaires cousent inlassablement ou recousent ensemble les morceaux divers de la mer sans que la grande histoire les aperçoive toujours. »

Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen ...*, [1949] 1979, T.1 p. 98.

L'historiographie a longtemps insisté sur la constitution d'espaces économiques clos dans des logiques impériales qu'on a tendance à résumer sous l'appellation d'Exclusif. Sans considérer que les dispositifs de contrôle furent évolutifs, et surtout loin d'être absolus dans leur volonté d'exclure les nations étrangères¹. De même, la vision que nous avons du commerce colonial dans les Antilles est héritée de travaux sur l'économie portuaire européenne, principalement issue de l'histoire sérielle ou administrative des années 1970². Utile pour comprendre l'essor de ce commerce comme son impact sur les sociétés européennes, elle laisse pourtant de côté le commerce interinsulaire, comme les économies d'échanges frontalières, ou encore les circulations maritimes au sein de l'espace américain³.

On assiste aujourd'hui à un renouvellement de recherches qui tendent à faire émerger ces flux. On pourrait citer de manière non exhaustive les travaux de Peggy Liss, de Marcus Rediker, de Shannon Lee Dawdy ou plus récemment de Manuel Covo, ou autour des îles neutres ceux de Wim Klooster ou d'Éric Schnakenbourg. Ces contributions tendent à montrer que le système de l'Exclusif était contourné, dans une proportion grandissante, démontrant l'impossibilité de réglementer le commerce aux Antilles. De l'Exclusif à l'Exclusif mitigé, de la mise en place des ports francs à l'ouverture au libre-échange en 1829, tout nuance l'idée que la contrebande et le commerce illégal soient une conséquence de l'Exclusif. Au contraire, la contrebande⁴, et le commerce illégal⁵, ou plus largement le commerce à l'échelle régionale, sont peut-être aussi dus à l'existence de logiques de navigation propres à l'espace considéré, en

¹ Voir la définition qu'en donne Richard Pares, "Merchants and Planters", *The Economic History Review Supplements*, 4, 1960, p. 1 : c'est l'exclusion des marchands étrangers et l'obligation d'exporter vers la métropole pour chaque colonie.

² Jean Meyer, *L'armement nantais*, 1969 ; Paul Butel, *Les négociants bordelais l'Europe et les îles au XVIIIe siècle*, 1974, Charles Carrère, 1974 ; Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France d'Ancien Régime*, 1972.

³ P. Liss et F. Knight (dir.), *Atlantic port cities : Economy, culture, and society in the Atlantic world, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991

⁴ Anne Pérotin Dumon, « Cabotage, contraband, and corsairs : The port cities of Guadeloupe and their inhabitants, 1650-1800 », in P. Liss et F. Knight, *Atlantic port cities...*, *op. cit.*, pp. 58-86). Jorge Miguel Viana Pedreira, « Contraband, crisis, and the collapse of the old colonial system », *The Hispanic American historical Review*, 81,3-4,2001, pp. 739-744; Ernst Pijning, « A new interpretation of contraband trade », *The Hispanic American historical Review*, 81,3-4,2001, pp. 733-738; et Nuala Zahedieh, « The merchants of Port Royal, Jamaica, and the Spanish contraband trade, 1655-1692 », *William and Mary Quarterly*, 43, 4,1986, pp. 570-593.

⁵ André Lespagnol, « Les Malouins dans l'espace caraïbe au début du XVIIIe siècle. La tentation de l'interlope », Paul Butel (dir.), *Commerce et plantation dans la Caraïbe*, Bordeaux, Maison des Pays Ibériques, 1992.

tout cas différentes des stricts flux transatlantiques, voire d'un système économique régional comme l'archéologie semble le suggérer⁶.

Dans la perspective de Journées d'études consacrées aux navigations antillaises, on se propose d'adopter ce même changement d'échelle au sein du monde atlantique et de nous concentrer sur l'espace de navigation de la Caraïbe. Les approches peuvent être multiples et pluridisciplinaires. Tout d'abord autour des acteurs, en s'intéressant aux négociants locaux, ou aux communautés marchandes, et à leurs réseaux, ce qui peut déboucher sur des travaux portant sur les approvisionnements en marchandises ou sur la redistribution dans cet espace, afin de porter une première esquisse à une redéfinition de la géographie commerciale de la zone. En corollaire, les produits échangés et les techniques commerciales usitées (troc, lettres de changes, numéraires...) sont également dignes d'intérêt. Ensuite, ce sont les conditions même de la navigation qui peuvent faire l'objet de travaux, tant le rapport dialectique entre commerce légal et illégal, avec leurs avatars que sont l'interlope et la contrebande apparaissent comme des pistes fécondes à explorer en essayant de mieux comprendre les logiques à l'œuvre au sein de nombreuses situations dans une « zone grise ». Enfin, une dernière approche serait celle des techniques de navigation ; on veut évoquer par là à la fois les savoirs empiriques ou savants des marins quant aux caractéristiques de l'espace de la Caraïbe (géographique, sanitaire...) mais aussi peut-être, les innovations particulières qui y sont apparues à la fois en ce qui concernait la construction navale ou des infrastructures portuaires.

Toutes les approches suggérées ici sont de simples indications qui n'épuisent pas le questionnement que l'on souhaite développer autour d'une thématique vaste et que l'on souhaite renouvelée, autour des **navigations commerciales aux Antilles (fin XVII^e siècle-début XIX^e siècle)**, lors de Journées d'études organisées à l'université des Antilles (campus de Schœlcher). Les chercheurs intéressés doivent faire acte de candidature avant le 31 juillet 2019 à l'adresse suivante en adressant un projet de communication (titre, résumé et affiliation) à : jean-sebastien.guibert@univ-antilles.fr

Les réponses seront adressées aux contributeurs au plus tard le 10 août 2019.

Les communications feront l'objet d'une publication.

Dates prévisionnelles : 24-26 octobre 2019

Lieu : Campus de Schœlcher (Martinique)

Organisation : Colette Médouze, Boris Lesueur et Jean-Sébastien Guibert

Comité scientifique : Silvia Marzagalli, Caroline Le Mao, Éric Roulet, Boris Lesueur et Jean-Sébastien Guibert.



⁶ Voir la stimulante étude de Catherine Losier, *Approvisionner Cayenne sous l'Ancien Régime. Archéologie et histoire des réseaux commerciaux*, Leiden, Sidetone Press, 2016.