

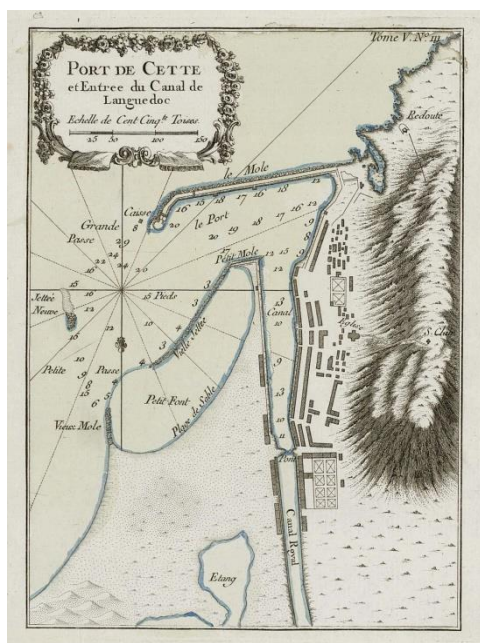
Le voyage du navire négrier *Le Languedocien* vers les côtes de Guinée, les colonies d'Amérique et Sète en 1726-1728

Auteurs : Archives départementales de l'Hérault, Nicolas Gibert et Julien Duvaux

Date : mai 2020

La pratique de la traite négrière par des ports méditerranéens est peu connue. Pourtant Marseille a recouru à ce commerce à grande échelle, et Sète l'a expérimenté brièvement. Le voyage du navire négrier *Le Languedocien* témoigne de l'intérêt des grands négociants montpelliérains pour la traite et le commerce colonial.

Les ambitions commerciales du nouveau port languedocien



Port de Cette et entrée du canal de Languedoc
(AD Hérault, 1 Fi 1428 1)

En 1666, le pouvoir royal crée le port de Sète afin de doter Montpellier et le Languedoc du grand site portuaire que nécessitaient leurs activités commerciales.

Avant de rivaliser avec les puissantes voisines Marseille et Bordeaux, le nouveau port doit s'inventer des structures et des activités commerciales. Dès 1669 est créée une Compagnie de commerce de Sète, puis en 1676, une Compagnie du Levant, toutes les deux fondées par les capitaux de négociants montpelliérains.

Dès la fin du XVII^e siècle, la ville reçoit des laines et cotons du Levant, mais aussi du bois, du riz et de l'huile d'Italie et de Sardaigne, les deux liaisons principales du port. Les bateaux viennent

également d'Espagne (cochenille, vermillon, bois, grains et huile) ; de Sicile et de Barbarie (grains) ; de Hollande et des pays nordiques (poivre, cannelle, garance, houille, plomb)¹.

Les exportations témoignent des atouts de l'arrière-pays : Sète exporte des draps du Languedoc, et surtout les vins et eaux-de-vie de la région.

Néanmoins, les affaires restent modestes en comparaison avec le géant marseillais, mais Sète s'impose comme le seul rival de Marseille en Languedoc².

Les Sétois sont habilités à trafiquer avec les colonies d'Amérique. À l'imitation des autres villes portuaires qui développent des industries de traitement des produits de consommation importés des colonies, des raffineries sont créées à Sète, avec l'appui des Etats de Languedoc, afin de traiter le sucre issu des îles d'Amérique. Des huguenots de Montpellier, les frères Gilly, associés aux Angelin, Dufau et Marguerit, fondent, à partir de 1717, une raffinerie qui ouvre ses portes au-delà des murailles de la ville³.

La raffinerie envoie des navires commercer en droiture avec les colonies ; elle expérimente également le système triangulaire. La participation de Sétois à la traite des esclaves est attestée par quelques documents témoignant de l'expédition d'un navire négrier, *Le Languedocien*, entre 1726-1728. Ces documents sont en partie conservés aux Archives départementales de l'Hérault dans le fonds de l'Amirauté de Sète et de Montpellier.

Les sources aux Archives départementales de l'Hérault sur le voyage du *Languedocien* : les registres de l'Amirauté de Sète et Montpellier

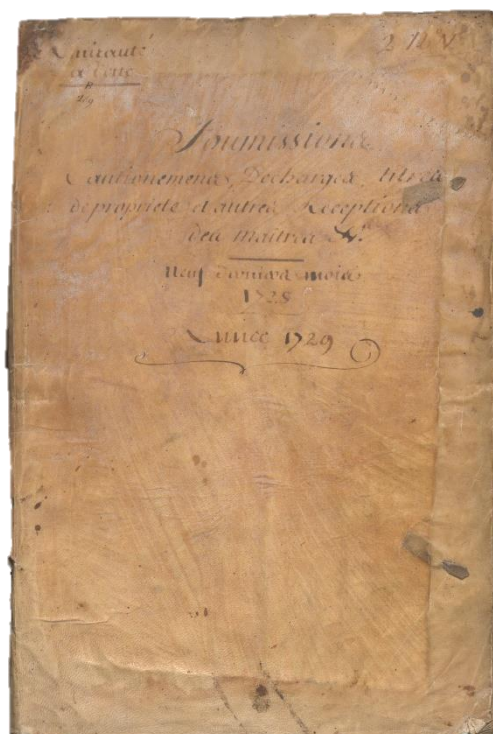
1- Les registres de soumission

L'ensemble du fonds de l'Amirauté est constitué de registres et de cahiers où sont consignés des actes de nature très différente. Après l'ordonnance sur la marine de 1681, les armateurs et propriétaires sont tenus de faire enregistrer les transactions relatives à la construction, l'achat, la vente ou l'armement des navires, les déclarations de propriété ou de parts de navire.

¹ LE MAO (Caroline), *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Armand Colin, 2015, 256 p.

² ROBITAILLE (Louis-Bernard), *Sète : la singulière*, Au fil du temps, 2011, p.34.

³ *Ibidem*, p.33.



Couverture du registre de soumission, conservé sous la cote 4 B 269

L'enregistrement des soumissions, cautionnements, décharges et descentes, engagements pour les Iles françaises de l'Amérique, a donné lieu à une série de registres spécifiques, couvrant la période 1728-1750, cotés 4 B 269-284.

Ces registres permettent d'identifier les bateaux partis du port languedocien, leur destination et le contenu de leur cargaison. Ils confirment l'importance des lignes commerciales régulières avec l'Italie, la Sardaigne, l'Espagne et le Levant, et celles plus exceptionnelles avec les colonies d'Amérique.

Deux actes contenus dans un registre de soumissions de l'année 1729 évoquent le décès de deux marins, survenu à bord du *Languedocien*, un vaisseau parti du Havre, en

1726, pour trafiquer le long des côtes de Guinée, puis rejoindre les colonies françaises, avant d'arriver au port de Sète en 1728.

2- Les décès des marins Molaix et Guion à bord du *Languedocien*

Le registre 4 B 269 contient, au folio 23, un procès-verbal de délivrance des effets ayant appartenu à feu Jean Jacques René Molaix, capitaine en second du vaisseau *Le Languedocien*. Ce document révèle que, le 25 janvier 1729, un marchand nîmois nommé Guillaume Claverollis s'est présenté devant le greffe de l'Amirauté de Sète, muni de lettres



Procès-verbal de délivrance des effets ayant appartenu à feu Jean Jacques René Molaix (4 B 269, folio 23)

de procuration rédigées par les enfants et héritiers du capitaine Molaix, vivant

à Rennes, afin qu'il retire en leurs noms les sommes et effets appartenant à leur père « décédé sur ledit vaisseau, à la Rade de Juda, Cote de Guinée, le 11e avril 1727 ». Le texte précise que les effets du capitaine Molaix ont été remis au greffe de l'Amirauté de Sète par le capitaine François Légier, commandant du vaisseau *Le Languedocien*. Cet acte nous apprend que le commandant d'un vaisseau qui a navigué le long de la cote des esclaves se trouvait à Sète, sans préciser les raisons de sa présence dans ce port.

Un second acte contenu dans le même registre, au folio 39, évoque un autre décès survenu sur *Le Languedocien*, celui de François Guion, « voilier ». Le 6 juillet 1729, Antoine Hours, un négociant sétois, porteur d'une procuration établie devant le notaire du Cap-Français (Saint-Domingue) par la mère de François Guion, se présente au greffe de l'Amirauté de Sète afin de retirer tous les salaires du marin « décédé en mer sur le vaisseau *Le Languedocien*, commandé par le capitaine François Légier, au voyage que ledit vaisseau fit à la Cote de Guinée et aux Iles françaises de la Martinique ». Cette précision sur l'itinéraire du *Languedocien* renforce l'idée d'un navire pratiquant le commerce triangulaire.



Procès-verbal de délivrance des effets ayant appartenu à feu Jean Jacques René Molaix (4 B 269, folio 23)

Enfin, le registre 4 B 269 évoque dans un dernier acte (folio 24), daté du 29 janvier 1729, l'engagement de volontaires devant embarquer sur le vaisseau *Le Languedocien*, « ancré en ce port et à la veille de partir pour les Iles et colonies françaises de la Martinique ». Il est donc attesté que *Le Languedocien*, après avoir navigué vers l'Afrique, en 1727, puis les Antilles, a terminé sa campagne à Sète, d'où il est reparti, en 1729, pour un

nouveau voyage vers les colonies françaises d'Amérique.

Aucun des documents conservés aux Archives départementales de l'Hérault ne mentionnent explicitement la pratique de la traite négrière par *Le Languedocien*. Ils inspirent néanmoins de lourds soupçons confirmés par un journal de bord conservé aux Archives nationales.

Les Journaux de bord conservés aux Archives nationales

Les Archives nationales conservent, dans la sous-série Marine (4JJ), deux journaux de bord de la campagne du *Languedocien*. Il s'agit des journaux tenus par le pilote du vaisseau, Jean-Baptiste Roubaud. Un premier journal (coté MAR/4JJ/69/19) est inachevé ; il a en effet été interrompu en vue du cap de Monte (Guinée) en 1727. Le second journal (coté MAR/4JJ/69/20) est quant à lui complet ; il permet de lever les derniers doutes sur la nature du voyage effectué par le navire. Les deux journaux ont fait l'objet d'une numérisation et sont librement consultables sur le portail des Archives nationales⁴.

Le journal complet du pilote Jean-Baptiste Roubaud contient principalement des données sur la navigation mais il renseigne également sur certains événements et sur les activités de traite.

Le document révèle que le vaisseau est parti du port du Havre, le 6 novembre 1726. Il a fait voile vers les côtes africaines et a rejoint l'île de Gorée, fin décembre 1726, passé le Cap de Mesurade, avant de mouiller au Cap des Trois-Pointes, le 11 février 1727. C'est dans cette zone que Jean-Baptiste Roubaud évoque l'activité de traite négrière. Il note dans son journal : « le 18 février, à 6 heures du matin, notre canot ayant été à terre, nous traitâmes dix captifs, mâles et femelles, à 2 et 3 onces de poudre d'or ». Le lendemain, il ajoute : « le 19 février, aujourd'hui nous traitâmes des captifs et de la poudre d'or, le vent régnant à l'ouest-sud-ouest tout le jour ». Au bout de trois jours, le navire quitte le Cap des Trois-Pointes : « le 20 février, à deux heures après midi, nous levâmes l'ancre, emportant d'ici 20 captifs, quelques onces de poudre d'or, nous cinglâmes à l'est-quart-nord-est⁵ ».

Le vaisseau descend ensuite sur la Rade de Juda où il s'établit, le 23 février, pour commercer durant plusieurs mois en compagnie d'une dizaine d'autres navires français, anglais et portugais. C'est durant cette escale que décède le capitaine en second Molaix, le 11 avril 1727. Sa mort n'est pas évoquée par le pilote Jean-Baptiste Ribaud ; aucune annotation n'est en effet portée dans son journal durant les périodes d'immobilité du navire. Le 1^{er} mai, l'activité de traite à Juda se termine brutalement : *Le Languedocien* et les autres navires européens sont obligés de lever l'ancre précipitamment en raison de l'attaque du roi de

⁴ Journal coté MAR/4JJ/69/19 : https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/siv/UD/Fran_IR_050747/A1_86. Journal coté MAR/4JJ/69/20 : https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/siv/UD/Fran_IR_050747/A1_87.

⁵ Archives nationales : MAR/4JJ/69/20, folios 19-20 (https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/siv/media/Fran_IR_050747/A1_87/Fran106_3578 et https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/siv/media/Fran_IR_050747/A1_87/Fran106_3579

Dahomey qui prend le contrôle de la ville puis de tout le royaume de Juda⁶. Le navire part mouiller à Jaquin où il poursuit la traite jusqu'à la fin du mois de mai.

Le vaisseau fait ensuite voile vers les Antilles : il arrive à la Martinique le 18 juin, qu'il quitte pour le Cap-Français le 22 juillet. L'activité du *Languedocien* dans les colonies françaises n'est pas consignée par Jean-Baptiste Roubaud, mais les esclaves, et peut-être la poudre d'or, sont échangés contre du sucre brut destiné à être raffiné à Sète⁷.

Le navire entame son retour vers la France le 22 mars 1728. Il passe le Cap Saint-Vincent le 9 mai, puis mouille dans la Rade d'Alicante à la fin du mois. Le 15 juin 1728, à 4 heures du matin, le Mont de Sète est en vue⁸ ; *Le Languedocien* pose l'ancre dans le port sétois, d'où il repartira pour un nouveau voyage vers les colonies, en janvier 1729.

L'échec d'une conversion au grand commerce

Ni le registre de soumission des Archives départementales de l'Hérault, ni les journaux de bord des Archives nationales, ne nomment l'armateur du *Languedocien*. Cependant, ce vaisseau semble étroitement lié au port de Sète. D'abord, naturellement, par son nom, qui fait référence à la province dont Sète était devenue le premier port. Ensuite, par sa présence prolongée dans les eaux sétoises. Le journal de bord nous apprend que Jean-Baptiste Roubaud, pilote du vaisseau, est encore présent à Sète le 11 mars 1729, date à laquelle il remet un extrait de son journal au greffier de l'Amirauté, André François Pouget, afin qu'il l'expédie au comte de Maurepas, ministre et secrétaire d'Etat à la Marine⁹. Enfin, c'est de Sète que repart *Le Languedocien* pour une nouvelle expédition vers les colonies, le 30 janvier 1729. L'acte de soumission de cette traversée est dressé au nom d'un certain Gilly de Montaut¹⁰ ; il s'agit d'un des frères Gilly fondateurs de la raffinerie de Sète¹¹. Les Gilly

⁶ Archives nationales : MAR/4JJ/69/20, folio 20

⁷ EMMANUELLI (François-Xavier), « Les Européens et les espaces océaniques au XVIII^e siècle », dans *Société française d'histoire d'Outre-mer*, 1996, p. 77.

⁸ Archives nationales : MAR/4JJ/69/20, folio 40

https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/siv/media/FRAN_IR_050747/A1_87/FRAN106_3589

⁹ Archives nationales : MAR/4JJ/69/20 (https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/siv/media/FRAN_IR_050747/A1_87/FRAN106_3568).

¹⁰ 4 B 269, folio 24.

¹¹ BAGNOL (Jean-Marc), *Corps intermédiaires, marchands et vigneron en Languedoc 1704-1939*, Presses universitaires de Perpignan, 2017, p. 30. ROBITAILLE (Louis-Bernard), *Sète : la singulière*, p. 33

figuraient parmi les principaux hommes d'affaires de Montpellier ; ils étaient en relation avec de riches familles de négociants et banquiers huguenots montpelliérains, comme les Péri¹², dont le profil garantissait de rassembler les importants capitaux qu'exigeait l'armement d'un vaisseau de grand tonnage. Par ailleurs, les associés de la raffinerie ont pu solliciter les services de négociants et de gens de mer originaires des ports de l'Atlantique, rompus depuis longtemps à la navigation au long cours et connaisseurs des pratiques de la traite. Le recours aux marins étrangers au Languedoc n'avait en effet rien d'exceptionnel ; Louis-Bernard Robitaille affirme même que le nouveau port languedocien voyait défiler des bateaux suédois, danois, allemands et autres, affrétés par des maisons montpelliéraines ou du nord de l'Europe¹³. La preuve de l'implication des frères Gilly figure dans les archives de l'Amirauté du port du Havre d'où est parti *Le Languedocien*. Dans une étude consacrée à la traite des Noirs au Havre, Edouard Delobette, évoque un désengagement de la traite négrière normande, vers 1720, qui connaît seulement quelques exceptions dont l'expédition « du *Languedocien*, armé par Gilly frères de Montpellier, mais consignation de Veuve Le Chibelier et fils du Havre, [qui] appareille en novembre 1726 pour Gorée et Juda¹⁴ ». Le voyage du *Languedocien* armé par les frères Gilly, en association avec des Normands, met donc en lumière le profil original d'un négociant-armateur montpelliérain qui a recours à la traite négrière parmi d'autres activités commerciales et financières (raffinage puis vente du sucre à la foire de Beaucaire, fabriques de draps, importation de piastres de Cadix, banque).

Le cas isolé du *Languedocien* ne doit pas faire croire que le port de Sète est devenu un port négrier, à l'image de Bordeaux ou de La Rochelle. Sète a fait l'expérience de ce commerce mais ne l'a sans doute pas répétée sur la durée. Caroline Le Mao assure que la traite négrière est restée limitée à Sète¹⁵. Surtout, le succès de l'ouverture de Sète au grand commerce n'a jamais été au rendez-vous. Les différentes entreprises tentées par les Sétois et les Montpelliérains se sont soldées par des échecs. Quatre raffineries se sont succédées à Sète mais toutes ont été victimes de faillites. La raffinerie des frères Gilly n'a pas survécu aux pertes financières causées par le naufrage à Saint-Domingue d'un vaisseau de 300 tonneaux,

¹² BAGNOL (Jean-Marc), *Corps intermédiaires, marchands et vigneron en Languedoc 1704-1939*, p. 30.

¹³ ROBITAILLE (Louis-Bernard), *Sète : la singulière*, p. 34

¹⁴ DELOBETTE (Edouard), « Négociants et traite des Noirs au Havre au XVIIIe siècle », dans *Annales de Normandie*, 1998, n°48-3, p. 262

¹⁵ LE MAO (Caroline), *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVIe-XVIIIe siècle*, Armand Colin, 2015, 256 p.

Le Saint-Jacques, un des rares bâtiments sétois d'importance ; la société sera liquidée en 1734. L'industrie sucrière disparaît pour de bon à Sète à la moitié du siècle. Le commerce au long cours sétois est réorienté sur l'importation des tabacs en provenance de la colonie anglaise de Virginie. En 1750, sur l'emplacement de la raffinerie de 1717, une Manufacture des tabacs est inaugurée¹⁶.

L'échec des entreprises sétoises s'explique, selon l'historien Alain Degage, par un soutien inconstant des Etats de Languedoc, par une mauvaise conduite des affaires dès l'origine, par la méconnaissance des marchés, et par la trop forte concurrence des puissants ports voisins Bordeaux et Marseille¹⁷.

Transcription partielle du Procès-verbal de délivrance des effets ayant appartenu à feu Jean Jacques René Molaix (AD Hérault, 4 B 269, folio 23)

« Procès verbal de délivrance des effets ayant appartenu à feu Jean Jacques René Molaix, capitaine en second du vaisseau *Le Languedocien*.

L'an 1729 et le 25^{eme} janvier à Sète, par devant nous André François Pouget, conseiller du roi, lieutenant général civil et criminel au siège de l'amirauté de Montpellier et Sète, et dans l'auditoire, à 8 heures du matin, a comparu sieur Guillaume Claverollis, marchand de la ville de Nîmes, qui nous a dit qu'il a été chargé des procurations des sieurs Georges et des demoiselles Jeanne, Françoise, Michelle, Marie, Joseph, Gillionne, Françoise et Marguerite Molaix, frères et sœurs, de la ville de Rennes, succédant par bénéfice d'inventaire à sieur Jean

Jacques René Molaix, capitaine en second sur le vaisseau *Le Languedocien*, décédé sur ledit vaisseau à la Rade de Juda, cote de Guinée, le 11^e avril 1727, pour retirer les sommes et effets appartenant à la succession dudit feu Jean Jacques René Molaix, qui ont été remis devers notre greffe par le capitaine François Légier, commandant ledit vaisseau, suivant l'inventaire et état qui en ont été faits, desquels ledit Claverollis a une expédition qui lui a été remise par lesdits Molaix.

¹⁶ ROBITAILLE (Louis-Bernard), *Sète : la singulière*, p. 33

¹⁷ *Ibidem*. Voir aussi la correspondance entre l'intendant et le contrôleur général relative à la concurrence déloyale que les raffineurs de Bordeaux font à la foire de Beaucaire à ceux de Sète (1732), cotée ADH C 2698.

Requérant qu'il nous plaise, attendu les procurations et autres pièces qu'il nous exhibe, ordonner que notre greffier lui remettra en premier lieu la somme de 1899 livres, 6 sols, d'un coté, et la poudre d'or et autres effets dudit Molaix contenus audit inventaire et état ».

Procès verbal de délivrance des effets ayant appartenu à feu Jean Jacques René Molaix
du Vaisseau le Languedocien

Arrivé le 29^{me} Sept^{me} 1787 à l'Anse de la Nouvelle France
 François Jorges fons du Roy Lieutenant General
 Juge au Tribunal au Siège de la Nouvelle France
 a été reçu par la Cour à trois heures du matin
 pour parer aux besoins de la Ville de la Nouvelle France
 Ville de la Nouvelle France qui nous a été confiée par
 procurations de Messieurs Georges, Jeanne, Marie
 Antoinette, Marie Joseph, Guillaume, François, et Marguerite
 Molaix, frères et sœurs de la Ville de la Nouvelle France
 par le sieur Jm^{re} de Jean Jacques René Molaix
 Cap^{te} en second, sur le Vaisseau le Languedocien d'une
 sur le Vaisseau aloué de la Ville de la Nouvelle France le 11^{me}
 aout 1787 pour recevoir les sommes et effectuer
 apparemment la succession dudit feu Jean Jacques
 René Molaix, qui ont été remis de nous
 greffe par le sieur François Léon, Secrétaire du
 le Vaisseau Languedocien. Le jour de la réception
 faite, desquels le sieur François Léon a été chargé
 qui l'a été remis par le sieur Molaix
 Requérant qu'il nous plaise, attendu les procurations
 et autres pièces qu'il nous exhibe ordonner que notre
 greffier lui remettra en premier lieu la somme
 de dix huit cent quatre vingt et six livres six sols
 d'un côté, et la poudre d'or et autres effets dudit Molaix
 contenus audit inventaire et état ».

Procès-verbal de délivrance des effets ayant appartenu à feu Jean Jacques René Molaix (4 B 269, folio 23)

Bibliographie

LE MAO (Caroline), *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVIe-XVIIIe siècle*, Armand Colin, 2015, 256 p.

ROBITAILLE (Louis-Bernard), *Sète : la singulière*, Au fil du temps, 2011.

METTAS (Jean), *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIIIème siècle*, tome 2, édité par Serge et Michèle Daget, 1978-1984.

CHAUSSINAND-NOGARET (Guy), *Les financiers de Languedoc au XVIIIe siècle*, Paris : S. E. V. P. E. N. , 1970, 369 p.

BAGNOL (Jean-Marc), *Corps intermédiaires, marchands et vigneron en Languedoc 1704-1939*, Presses universitaires de Perpignan, 2017.

EMMANUELLI (François-Xavier), « Les Européens et les espaces océaniques au XVIIIe siècle », dans *Société française d'histoire d'Outre-mer*, 1996.

DEGAGE (Alain), « L'amirauté de "Cette" et la "flotte" sétoise de 1691 à 1735 », *Études héraultaises*, 1983, n° 3, p. 15-19 [ADH, PAR 3714].

DEGAGE (Alain), « L'amirauté de "Cette" de 1691 à 1735 : le trafic portuaire », *Études héraultaises*, 1984, n° 4, p. 35-43 [ADH, PAR 3714].

DEGAGE (Alain), *Le port et la ville de Sète (1689-1789)*, s.l.s.n., 1978 [ADH, TAR 482].

DERMIGNY (Louis), « Sète de 1666 à 1880 : naissance et croissance d'un port, Sète », Institut d'études économiques maritimes et commerciales de Sète, 1955 (*Cahiers de l'Institut*, 5) [ADH, CRC 859].

VIGNOLS (Léon), « Une source documentaire trop peu utilisée : les Archives des anciennes amirautés », *Annales d'histoire économique et sociale*, vol. 2, n° 8, octobre-décembre 1930.