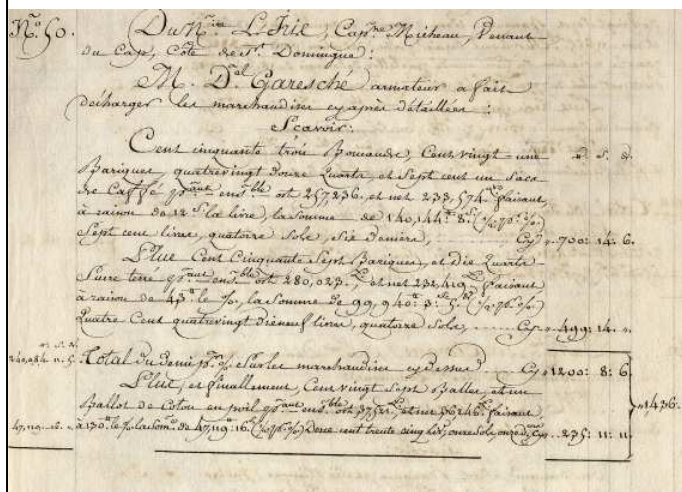


Etape 6 : Retour des navires négriers vers la France

Doc 1 : Registre des marchandises déchargées par le navire « l'Iris » à La Rochelle en juillet 1785, marchandises qui ont été achetées à Saint-Domingue avec l'argent de la vente des esclaves



« N°50 : Du navire l'Iris, M. Daniel Garesché, armateur, a fait décharger les marchandises cy après détaillées :

- 153 boucauds, 121 barriques, 92 quarts et 701 sacs de café, pesant ensemble 233 574 livres et faisant la somme de 140 144 Livres.
- 157 barriques et 10 quarts de sucre terré pesant ensemble 232 419 livres faisant la somme de 99 940 Livres.
- Plus et finalement, 127 balles et 1 ballot de coton en poil pesant ensemble 36 246 livres et faisant la somme de 47 119 Livres. »

Doc 2 : « L'abondance répand des espèces monnayées pour échanges de ballots d'épiceries » (gravure de 1783)



Doc 3 : Une des façades de l'hôtel particulier des Fleuriau, négociants rochelais et planteurs à Saint-Domingue



Doc 4 : Un commerce risqué

« Les hôtels particuliers édifiés par les armateurs rochelais à la traite tels Fleuriau, Poupet, Garesché... illustrent l'ampleur des fortunes amassées grâce à ce commerce qui profitait aussi à toute la cité de La Rochelle. Mais les expéditions sont risquées et les profits peuvent être aléatoires. Les risques naturels, les guerres, la concurrence européenne, les taxes... sont autant de facteurs qui peuvent tout faire basculer. Certains voyages ont pu être déficitaires et d'autres rapporter plus du double de la mise. Il faut parfois plus de 10 ans pour encaisser les bénéfices. Les faillites sont nombreuses et parfois rapides : en 1788, l'armateur Jacques Carayon laisse une dette de 911 000 livres auprès d'une centaine de créanciers.

Doc 5 : Lettre de l'armateur Samuel de Missy à M. de Castries, ministre de la Marine, en janvier 1787

« Peu payé en cas de réussite, l'équipage perd en plus tous ses salaires si le vaisseau fait naufrage. Cette loi a été établie pour pousser le matelot à travailler avec plus d'ardeur à la sauvegarde du navire. Mais, Monseigneur, ce matelot paye trop cher la perte éventuelle du navire, d'autant qu'il est lui aussi victime de ce naufrage. Il est cruel que le marin puisse perdre le fruit entier de ses travaux, le laissant dans l'impuissance de porter le pain à sa femme et ses enfants qui l'attendent au port avec anxiété. »

D'après exposvirtuelles.charente-maritime.fr