

Rappels historiques

(extraits de Le port de La Rochelle et le commerce maritime au XVIII^{ème} siècle - <https://www.alienor.org>)

La Rochelle au Moyen Age

La Rochelle ville portuaire est née au Moyen Âge. D'abord petit village sous la coupe des seigneurs de Chatellailon jusqu'au XII^{ème} siècle, la ville prend de l'ampleur lorsqu'elle devient le fief des ducs de Poitiers. Elle passe sous la domination anglaise par le mariage d'Aliénor d'Aquitaine avec Henri Plantagenêt qui devient Henri II d'Angleterre en 1154. C'est Aliénor qui donne la charte de la commune à la ville.

En 1222, un nouveau havre est construit à la demande des Anglais, création qui entraîne le premier siège en 1224, mais qui permet surtout à la ville d'exporter le sel de ses marais (l'or blanc car seul conservateur connu pour la nourriture), le vin et les eaux-de-vie de son arrière-pays jusque dans les Flandres et d'échanger aussi bien avec les villes de la Hanse qu'avec les pays du sud de l'Europe comme l'Espagne. Il n'est donc pas rare de rencontrer sur le port des marchands venus aussi bien d'Italie, d'Espagne que d'Angleterre.

L'installation des Templiers donne aussi à la ville une aura à travers le monde. Durant la guerre de Cent Ans, la ville passe à plusieurs reprises de la couronne de France à la couronne d'Angleterre. A ces occasions, les échevins de la ville négocient des exemptions d'impôts qui permettent une évolution spectaculaire du commerce car les marchands ne sont assujettis qu'aux taxes de la ville et non aux taxes d'Etat. La Rochelle devient alors une ville-port incontournable de la façade atlantique.

La Rochelle et la Nouvelle France

En 1627, la ville subit un siège de 13 mois par les troupes de Louis XIII qui veut mettre un terme à la suprématie et à l'indépendance protestante de la ville. La Rochelle en sort ruinée et les fortifications sont détruites. Le commerce maritime relance l'économie de la ville grâce aux relations régulières entretenues avec la Nouvelle France et les Antilles. En effet, le lien qui unit la population du Poitou et des Charentes avec la population immigrée du Canada est tel que le commerce des fourrures prend rapidement de l'ampleur

Samuel de Champlain et Pierre Du Gua de Mons sont les premiers explorateurs originaires des Charentes à s'intéresser cette Nouvelle-France qu'ils découvrent et explorent peu à peu.

Dès le début du XVI^{ème} siècle, les marchands rochelais rivalisent avec les Normands dans les pêcheries de Terre-Neuve et s'intéressent aux entreprises de colonisation canadienne. De nombreux navires partent chaque année de La Rochelle pêcher sur les bancs de Terre-Neuve, d'Acadie et du Canada, avec l'installation de petits comptoirs le long du Saint-Laurent. Cette ressource exclusive pendant très longtemps, constitue un lien important entre la colonie et la métropole.

En 1608, Champlain installe un premier comptoir pour la traite de la fourrure au Cap Diamant. Dans la première moitié du XVII^{ème} siècle, celle-ci est réservée à un groupe de marchands formant une compagnie. Celle dernière fait venir des marchandises de France qu'elle troque avec les Amérindiens en particulier contre des produits venus d'Aunis et de Saintonge. On assiste alors aux prémices du commerce de droiture entre La France et les postes d'Amérique du Nord. C'est la fourrure de castor qui est la plus recherchée. Transformée en feutre elle sert surtout à la fabrication de chapeaux, très à la mode en France à cette époque. Il est aussi utilisé dans l'armée.

Au XVII^{ème} siècle, La Nouvelle-France compte de nombreuses richesses, mais beaucoup de produits ne sont pas disponibles dans la colonie. Il faut donc les faire venir du vieux continent par bateau.

Une partie notable de l'activité économique de la région s'est donc faite en relation directe avec la Nouvelle-France jusqu'au milieu du XVII^{ème} siècle et les circuits de la migration ont parfois étroitement suivi les flux économiques.

L'intendant Jean Talon, en poste de 1665 à 1668 dans la colonie, imagine un trajet commercial grâce auquel la colonie pourrait se procurer des produits provenant des Antilles. La route suivie par ces navires relie trois destinations. Les navires partent chargés de blé, de poissons et d'autres denrées jusqu'aux Antilles.

Après la vente d'une partie du chargement, les navires chargés de sucre, de rhum, de café, de tabac et de coton font ensuite route vers la France et principalement vers La Rochelle ou Rochefort où ces produits sont débarqués. Ils y embarquent des tissus, des poteries de la région saintongeaise (Chapelle-des-pots) et diverses céramiques, du vin, des eaux-de-vie de Cognac, du sel de Brouage, de la pierre de Crazannes ou de Saint-Même en Charente à destination de la colonie. On embarque également d'autres vivres et outils et diverses marchandises comme des chaudrons, des couteaux ou des armes destinées au troc avec les Amérindiens.

Le port de La Rochelle est un des premiers lieux d'échanges entre les deux pays. Fort de son passé maritime et de ses alliances commerciales, la cité réexpédie rapidement les produits de Nouvelle-France à travers le pays et le reste de l'Europe, tout en approvisionnant les colons de l'Amérique du nord. La richesse des armateurs de la ville est alors faite. Ceux-ci vont progressivement se détourner de la Nouvelle-France devenue une province de plus en plus autonome pour diriger leur commerce sur les îles à sucre des Antilles.

Le commerce avec les Antilles et le commerce triangulaire

Si le XVIII^{ème} siècle apparaît comme l'âge d'or du commerce entre la Rochelle et les Antilles, c'est dès le XVI^{ème} siècle que l'on peut noter des voyages fréquents à travers l'Atlantique de marins rochelais mi-marchands mi-corsaires (les corsaires possèdent une autorisation du roi de France pour piller des bateaux ennemis) voire parfois pirates (véritables brigands des mers à la solde du plus offrant ou travaillant pour leur propre compte). Dès cette époque des figures se dégagent comme Morisson qui envoie des navires en Afrique et aux Antilles bravant les monopoles espagnols et portugais.

C'est à partir de 1670 que l'on note quelques départs annuels vers le golfe de Guinée où des captifs sont achetés pour être revendus aux Antilles. Le développement de la traite rochelaise s'explique aisément puisque la colonisation des Antilles progresse ; les Rochelais y créent entre autres, des plantations qui ont besoin de main d'œuvre et les cassonades prennent les premières places dans les cargaisons de retour.

Jusqu'au début du XVIII^{ème} siècle, le commerce avec les îles reste néanmoins essentiellement à La Rochelle, un commerce en droiture visant à ravitailler les colonies. On y envoie des produits venus de l'arrière-pays et du reste de l'Europe que l'on vend ou que l'on échange contre des produits coloniaux comme le sucre, le café, le cacao, la vanille et bien d'autres. Rapidement des réseaux se forment entre les planteurs et les armateurs pour permettre à ce négoce de fructifier pleinement et cela des deux côtés de l'Atlantique.

Certaines familles gèrent à la fois la production, le commerce et la revente en Europe : c'est le cas de la famille Fleuriau, installée à Saint-Domingue et à La Rochelle et dont le fils Aimé-Benjamin devient propriétaire d'un bel hôtel particulier en plein centre de la ville (aujourd'hui musée du Nouveau Monde).

Mais ce qui permet au commerce avec les Antilles de se développer de manière considérable, c'est la mise en place du commerce négrier. La ville devient une véritable plaque tournante entre l'Afrique et les colonies. Toute l'économie du XVIII^{ème} siècle est basée sur le commerce triangulaire qui se développe le long de la façade atlantique.

Les années 1783/1790 marquent le sommet du commerce triangulaire rochelais avec jusqu'à 22 départs de navires par an, ce qui représente un pourcentage élevé du trafic portuaire de la ville.

Le commerce rochelais aux XIX^{ème} et XX^{ème} siècles

Avec l'abolition définitive de l'esclavage en 1792 puis en 1848, la ville perd peu à peu sa vitalité commerciale.

Il faut attendre 1890 et la création du môle d'escale de La Pallice pour voir le commerce maritime redémarrer grâce à l'importation de matières premières indispensables à la première révolution industrielle en marche, mais aussi grâce à l'exportation des produits manufacturés. En effet, seul port en eau profonde de l'Atlantique, La Rochelle-Pallice peut grâce à son môle accueillir de gros cargos ou de gros céréaliers. Victime de son suc-cès, le port s'est avéré rapidement trop exigu et dut envisager une extension.