

Le commerce dieppois au Sénégal et en Guinée (1626-1679)

En 1364 des marins dieppois fondent la première colonie européenne en Afrique, appelée le *Petit Dieppe* (l'actuelle *River Cess Town* au Libéria, à l'embouchure de la rivière Cestos). Vers 1380-1381, les dieppois poussent encore plus loin et fonde *La Mine* sur la côte d'Or (actuellement au Ghana). Malheureusement la guerre de Cent ans met un terme aux expéditions normandes, et en 1433, les Portugais profitent du conflit pour s'emparer du *Castel de La Mine*, alors abandonné, pour le rebaptiser *S. George del Mina* qui deviendra plus simplement *Elmina*, le centre des possessions portugaises.

Durant tout le XVI^e siècle, et jusqu'au début du XVII^e, le trafic normand en Afrique continue, mais à grandes difficultés. Les Portugais, puis les Espagnols, à partir de 1580, bloquent l'accès aux comptoirs africains. Il faudra attendre les années 1630 pour voir véritablement se rétablir le commerce normand en Afrique. Cette reprise est dû à deux évènements. Tout d'abord en 1637, les Hollandais prennent *Elmina* et mettent fin au monopole ibérique en Afrique. Ensuite, le 24 juin 1633 Richelieu accorde le monopole du commerce du Sénégal et de la Gambie pour dix ans à Rozée et compagnie, bourgeois de Dieppe et de Rouen, puis, le 14 janvier 1634, les droits qu'ont Rozée et compagnie de traiter sur la côte de Guinée.

Il n'est alors plus question de commerce d'ivoire, et pas encore d'esclaves, mais de cuirs, de cuivre et surtout de gomme arabique qui sera revendu à des teinturiers espagnols. Pour se faire, les dieppois installent dès 1637 un premier comptoir à l'embouchure du fleuve Sénégal, la future Saint-Louis. La Compagnie Rozée va prospérer sur ce commerce jusqu'en 1658, date de sa dissolution. Toutefois, le commerce est maintenu par la nouvelle Compagnie du Cap-Verd et du Sénégal, le comptoir étant toujours tenu par les mêmes agents et premiers colons. Cette compagnie sera contrainte de céder ses avoirs en 1664 à la nouvelle Compagnie des Indes Occidentales, dont fait partie deux des plus importants actionnaires de la Compagnie Rozée, Jean Rozée et Jacques Bulteau.

Pendant les 10 années suivantes, Dieppe ne va plus à proprement parler commercer avec l'Afrique, mais fournir des engagés pour servir à Saint-Louis et surtout sur les navires allant

jusqu'au Sénégal et en Guinée. La véritable rupture se situe dans les années 1670 : En 1674 sont créés le Domaine d'Occident et la Compagnie royale du Sénégal, survient ensuite en 1675 le traité Ouidette qui officialise la traite négrière française, puis en 1677 la prise de Gorée, et enfin de 1678 à 1679, Ducasse limite l'accès à l'Afrique aux ports du Havre et de La Rochelle.

1. Le Sénégal : Le nouvel Eldorado africain

Depuis 1626, sous l'impulsion de Pierre Belain d'Esnameux, des Normands partent du Havre et de Honfleur aux Antilles pour coloniser tout d'abord l'île de St-Christophe. Puis en 1635 des dieppois s'intéressent aussi à l'aventure. Les seigneurs Liénart de l'Olive et son compagnon Du Plessis s'associent avec un groupe de marchands de Dieppe pour trouver les navires et les hommes. Tentant tout d'abord de s'installer en Martinique, qu'ils jugèrent trop montagneuse, ils s'établissent finalement à la Guadeloupe¹.

Toutefois, l'aventure est un échec : une famine survient en septembre 1635 avec la venue de 140 hommes de Dieppe sans provisions², puis en 1640, un nouveau gouverneur, Auber, provoque une guerre avec les autochtones Caraïbes³. Ce qui est alors certain, c'est que les marchands dieppois ne s'intéressent pas, du moins pas encore, aux Antilles. Leur regard est ailleurs, tourné vers un autre lieu de l'Atlantique : l'Afrique.

L'Afrique subsaharienne n'est pas une terre inconnue pour les Dieppois, en effet dès la fin du XIVe siècle ceux-ci établirent les premiers comptoirs européens dans le golfe de Guinée, à savoir *Petit Dieppe* (actuelle *River Cess Town* au Liberia à l'embouchure de la rivière Cestoss) et *La Mine* (actuelle *Elmina* au Ghana)⁴. Ces comptoirs servirent à approvisionner Dieppe en poivre et surtout en ivoire, jusqu'à ce que la guerre de Cent Ans coupe la route commerciale et permit aux Portugais de s'emparer des lieux au XVe siècle⁵. *Elmina* est ensuite pris par les Néerlandais en 1637 qui acquièrent ainsi le monopole de l'ivoire et de la traite négrière.

¹ Paul BUTEL, *Histoire des Antilles françaises, XVIIe-XXe siècle*, Paris, Perrin, 2002, pp. 27-28.

² *Ibid.* p. 29.

³ *Ibid.* p. 32.

⁴ Charles de BEAUREPAIRE, « La marine normande sur les côtes de Guinée et particulièrement près du castel de la Mine », dans : *Bulletins de la société de l'histoire de la Normandie, années 1887-1890*, Rouen, A. Lestringant, 1890, p. 253.

⁵ *Ibid.* p. 254.



Petit Dieppe, actuelle River Cess Town⁶.



⁶ Zoom fait à partir de la Carte d'Afrique de Nicolas Samson (1679) issue de <http://www.davidrumsey.com/>



Elmina et le fort portugais devenu musée⁷.



⁷ Idem.

En 1633 une compagnie de marchands de Dieppe et de Rouen fondée en 1626 obtient de Richelieu le monopole du commerce du Sénégal et de la Gambie pour dix ans⁸ : la Compagnie Rozée, du nom de son actionnaire majoritaire. Un an plus tard elle obtiendra aussi le privilège du commerce pour la Guinée, soit Elmina. Cette compagnie va perdurer pendant 32 ans et établir les bases françaises au Sénégal, jusqu'à ce que ces plus importants actionnaires, dont Jean Rozée, intègrent la nouvelle Compagnie des Indes Occidentales qui fera du Sénégal l'avant-poste officiel de la colonisation des Antilles tout en établissant les prémises de la traite négrière française.

Après 20 ans de commerce fructueux sur la côte du Sénégal, entre 1638 et 1643 est fondé Saint Louis à l'embouchure du fleuve Sénégal, par le capitaine dieppois Thomas Lambert, puis administré par Louis Caullier, lui aussi de Dieppe, jusqu'en 1659. Il deviendra le centre de la Compagnie Royale du Sénégal à partir de 1675 (avec l'île de Gorée au sud, à la pointe du cap Vert) qui développera définitivement la traite. En effet si un accord est passé entre Rozée et la Compagnie de l'Amérique dès 1643 pour transporter des esclaves aux Antilles⁹, nous verrons que la traite, interdépendante de la culture sucrière¹⁰, n'est pas du tout du goût des armateurs dieppois, ce qui impliquera le mécontentement de Colbert et la perte du monopole commercial dieppois au Sénégal.

⁸ Abdoulaye LY, *La Compagnie du Sénégal*, Paris Karthala, 1993, p. 67.

⁹ Cf. Jacques PETITJEAN ROGET, *La société d'habitation à la Martinique*, Lille, atelier de reproduction des thèses, 1980, p.137.

¹⁰ Ce lien entre sucre et esclaves est une des conclusions majeures de la thèse d'Abdoulaye LY.



L'embouchure du fleuve Sénégal et Saint-Louis aujourd'hui¹¹.



¹¹ Zoom fait à partir de la Carte d'Afrique de Nicolas Samson (1679) issue de <http://www.davidrumsey.com/>

2. L'organisation du trafic : une stratégie à long terme

L'histoire maritime dieppoise au Sénégal est surtout une histoire de continuités : continuité de la flotte et continuité des actionnaires et hommes de main au travers des différentes compagnies ; et ce sur près de 50 ans.

1. La flotte dieppoise au Sénégal

Au commencement, dans les années 1620, huit navires étaient utilisés pour commercer au Sénégal, répartis en 2 flottes :

Il s'agit tout d'abord du *Saint Jacques*, du *François*, du *Saint Sauveur*, de la *Bonne Attente* et de la *Nativité*. Cette flotte va subir de lourdes pertes après son départ en 1627, de la part de pirates hollandais. Le *François* et la *Nativité* sont détruits, les 3 autres pris¹². Un procès est alors intenté contre la compagnie hollandaise des Indes occidentales au Parlement de Rouen, sans succès.

Cette attaque est un coup dur pour les investisseurs dieppois et rouennais, en effet, l'autre flotte, composée du *Saint Jean* (130 tonneaux), du *Grand Alexandre* et de l'*Espérance* venaient d'être attaqués, cette fois par des pirates anglais, en janvier 1627 au retour du Sénégal. Le *Saint Jean* est même détruit¹³. Toutefois les conséquences seront moins dramatiques, en effet l'acte faisant état de cette prise nous révèle aussi que les trois navires étaient assurés à Rouen et surtout à Amsterdam. Un nouveau *Saint Jean* sera acheté en 1628, puis en 1629, successivement le *Grand Alexandre* et l'*Espérance* seront remplacés par le *Saint Pierre* et le *Florissant*. Le *Saint Pierre* ne servit que cette année pour être remplacé par le *Saint Louis*.

Et c'est donc à partir de cette année 1629, jusqu'en 1674 que Dieppe possède et utilise 3 navire portant les mêmes noms pendant 45 ans pour commercer au Sénégal : Le *Saint Jean*, Le *Saint Louis* et Le *Florissant*.

Ces 3 navires, s'ils portent les mêmes noms pendant cette période, ne sont pas exactement les mêmes navires comme le montre les tableaux suivant :

¹² Papier Le Ber Ms G 259-7 I. 12), qui renvoie au tabellionage de Rouen 2° S. du 27 mars et 25 juin 1627.

¹³ *Idem*, Le Ber renvoie cette fois au tabellionage de Rouen 2° S. du 18 août 1628.

Le Saint Jean

Date	Tonnage	Propriétaires principaux	Notes
1627	130 tx	Rozée,	Détruit par des pirates anglais et assuré à Rouen et Amsterdam
1658	400 tx	Rozée, Bulteau	Dernière année de Cie Rozée
1664	350 tx	Bulteau, Caullier	Âge : 15 ans 20-24 canons
1665		Cie des Indes occidentales	

Le Florissant

Date	Tonnage	Propriétaires principaux	Notes
1629		Lesturgeon, Lacquet	Assuré à Rouen et Amsterdam
1658	200 tx	Rozée, Bulteau	Dernière année de Cie Rozée
1662	200 tx	Bauldry, Bulteau	
1664	300 tx	Bulteau, Caullier	Âge : 1 an 18-20 canons
1669		Cie des Indes occidentales	Capitaine Pierre Lemoine

Le Saint Louis

Date	Tonnage	Propriétaires principaux	Notes
1656	270 tx	Rozée, Bulteau, Bauldry	
1658	200 tx	Rozée, Bulteau	Dernière année de Cie Rozée
1664	180 tx	Bulteau, Caullier	Âge : 16 ans 16-20 canons

2. Les compagnies du Sénégal de 1626 à 1674, continuités et ascensions familiales :

Comme nous pouvons le voir, en plus d'une continuité des noms des trois navires, nous voyons une continuité et une ascension sociale des actionnaires principaux tel que les Rozée, Bulteau, Baudry, mais aussi celles d'hommes de main tel que les Caullier ou Simon Felle.

a. Les puissants actionnaires

Jean Rozée

Pour comprendre cette évolution, nous devons tout d'abord présenter ce fameux Jean Rozée, dont la première compagnie du Sénégal porta son nom.

Tout d'abord précisons qu'il ne s'agit pas d'une personne, mais de trois, Jean Rozée père¹⁴ et ses deux fils Jean et Jean. Cette homonymie fait qu'il est très difficile de distinguer les trois dans les actes. Très rarement est précisé « l'ancien » ou « le jeune »¹⁵. Les seuls indices à notre disposition sont les dates de décès du père en 1652, puis l'un des deux fils (sans doute l'aîné) le 20 mai 1660. Quoiqu'il en soit, la continuité des noms permet de voir l'ascension des Jean Rozée au fil du siècle.

Alors qu'un premier arrêt du Parlement daté du 25 mai 1610 indique que Jean Rozée faisait partie, dès 1606, d'une compagnie de commerce pour le Maroc¹⁶. Ces premières affaires lui donnent accès en 1619 au titre de trésorier de Saint Candé le Jeune, la paroisse du quartier marchand de Rouen. Puis à partir de 1625 il acquière des habitations à Dieppe, surtout dans le quartier du Pollet, qu'il fait louer par Jean Caron.

¹⁴ Jean Rozée père succède à son père Jacques Rozée d'après un arrêt du Parlement de Rouen daté du 8 octobre 1629. Cf. Papier Le Ber Ms G 259-6 I. I. 2).

¹⁵ On trouve dans les registres paroissiaux de Saint Jacques, daté du 5 janvier 1633 : « Fiançailles de Jean Rozée & Jeanne Dubourg (...) le 9, présence de Jean Rozée frère dudit Rozée & Pierre Potel ». *Ibid.*

¹⁶ L'arrêt est accompagné d'une lettre écrite par Jean Rozée au facteur, datée du 30 mars 1606. *Ibid.*

En 1626 il fait charger 1185 boisseaux de marchandises¹⁷ à Bordeaux qui seront vendus à Saint-Lucques en Espagne contre 2500 ducats.

Puis en 1627, l'ascension se poursuit : il est nommé, pour 2 ans renouvelables, directeur de la *Compagnie Rozée* avec 16/64^e parts de la compagnie. Un Jean Rozée restera à la tête de la compagnie jusqu'en 1658.

La même année, il nomme Jacques Bulteau procureur des relations de la compagnie à Séville et Saint-Lucques.

En 1633, alors qu'il devient Ancien Juge Consul des marchands de Rouen, il obtient auprès de Richelieu le privilège du commerce en Sénégambie et Guyane, puis en 1634 en Guinée.

En 1653, un des fils Jean Rozée est nommé Ancien Conseiller Auditeur de la Chambre des comptes de Rouen pour finalement démissionner et laisser la place à un de ses neveux : Thomas Rozée, fils de François Rozée, suite à sa résignation.

En 1659, la Compagnie Rozée est dissoute, Jean Rozée reste a priori à l'écart de la nouvelle *Compagnie du Sénégal & Cap de Vert* entre 1659 et 1663. En effet, cette même année, un procès a lieu suite à la dissolution de la Compagnie Rozée. Jean Teret, ancien commis des Rozée auquel ceux-ci avaient vendu 1/64^e de la compagnie attaque en justice ces anciens patrons suite à la dissolution de la compagnie. Dans le procès, Jean Rozée laisse libre à ceux qui le désire de racheter les navires, signalant ainsi se retirer de l'affaire.

Toutefois, en 1664, le dernier des Jean Rozée, devient actionnaire de la *Compagnie des Indes occidentales*¹⁸ et est nommé par Colbert Conseiller Secrétaire du Roy et Couronne de France.

Jacques Bulteau l'ancien et le jeune

Il s'agit des seconds actionnaires majoritaires de la Compagnie Rozée avec 10/64^e des parts.

Alors qu'il est chargé de gérer les transactions de la compagnie en Espagne dès 1627, en 1630 alors qu'il est reconnu marchand de Rouen, il devient Ancien Conseiller Eschevin l'Hostel

¹⁷ Nous ne savons pas s'il s'agit de grains ou de gomme arabique comme nous le verrons plus loin. L'acte n'est pas clair quant à la teneur des marchandises.

¹⁸ Abdoulaye LY, *La Compagnie du Sénégal, op. cit.*, p. 70.

commun de la ville de Rouen, pour devenir en 1634 l'un des Vingt-Quatre du Conseil de la ville de Rouen.

Entre 1659 et 1663, alors que le monopole du commerce pour le Sénégal est tenu par la *Compagnie du Sénégal & Cap de Vert*, il est le plus important affréteur des navires, possédant alors 24/64^e des parts.

Jacques Bulteau Le Jeune deviendra lui aussi actionnaire de la Compagnie des Indes occidentales en 1664¹⁹.

Les frères Bauldry

A l'origine il s'agit de 3 frères rouennais, Paoul (décédé en 1654) et Daniel marchands de Rouen, possédant à eux deux 8/64^e des parts de la *Compagnie Rozée* en cette année 1654 et enfin Gabriel (décédé en 1656), installé à Dieppe avec ses 4 fils, qui quant à lui possédait 2/64^e de la compagnie à la même date. En 1659, cette part passe aux noms de ses fils (Abraham, Jean, Paul et Gabriel) alors désignés comme « frères marchands audit Dieppe ».

Parmi les 4 fils de Gabriel, Abraham Bauldry, décédé en 1661, est alors déclaré intéressé pour ¼ du 32^e de la la Compagnie du *Sénégal & Cap de Vert*.

En 1662, les 3 frères dieppois restant sont alors intéressés au navire *Le Florissant* pour 2/64^e, puis en 1663 au Saint-Jean et au Saint-Louis avec la même part.

b. Les hommes de mains

Les Caullier

Nous avons déjà évoqué Louis Caullier qui fut commis en charge de Saint-Louis de 1645 à 1661, soit sous deux compagnies, la *Compagnie Rozée* et la *Compagnie du Sénégal & Cap de Vert*. Le fait que cet homme, très certainement nommé par Rozée et Bulteau pour succéder à Thomas Lambert au Sénégal, reste en place après le changement de compagnie montre bien qu'il y a continuité entre les deux.

De même, son fils, Jean Caullier, sera nommé référent de la *Compagnie des Indes Occidentales* à Dieppe de 1664 à 1674. Toutes les transactions à Dieppe en provenance d'Afrique

¹⁹ *Ibid.* p. 70.

et des Antilles pendant cette décennie passent par lui. Il y touche la part de la compagnie, et contrairement aux demandes de Colbert, comme nous allons le voir, il ne s'agira pas de sucre.

Simon Felle

Dernier personnage au parcours intéressant : Simon Felle (ou Felles). Celui-ci est nommé pour la première fois dans des chartes-parties des 3 navires comme procureur de petits actionnaires de la Compagnie Rozée en 1656. Toutefois, à partir de l'année suivante et ce jusqu'en 1663, s'il continue de garder ce rôle auprès d'armateurs dieppois pour le Sénégal, il devient aussi le représentant à Dieppe d'une compagnie dont nous n'avons pas encore parlé : la *Compagnie du Cap De Nord*. Celle-ci, première compagnie française entièrement dédiée à la Guyane nous permet de comprendre ce qu'il s'est passé avec la *Compagnie Rozée*. En effet, on se souvient qu'en 1633, cette compagnie obtient le monopole pour la Sénégambe ET la Guyane. La dissolution en 1659 sert avant tout à créer deux compagnies distinctes : la *Compagnie du Sénégal & Cap de Vert* et la *Compagnie du Cap De Nord*, répartissant ainsi les tâches des hommes de confiance que sont devenus Caullier et Felle. Felle recrutera 90 engagés du 24 octobre au 28 décembre 1663 pour former une expédition de bâtisseurs envoyer en Guyane²⁰.

²⁰ Cf. Papiers Le ber, Ms G 259-2 I. C.

Notons de plus, que cet ensemble d'engagés pour la Guyane au départ de Dieppe a été faussement étudié dans l'article de Robert LARIN, « Engagés pour le Canada à Dieppe », dans *L'Ancêtre*, Bulletin de la Société de généalogie de Québec, vol. 25, n^{os} 5 et 6, février-mars 1999, p. 163-172, considérant que la compagnie les envoya au Canada. Larin n'ayant jamais reçu la véritable liste des engagés à Dieppe pour le Canada. Philippe Rossignol de l'association *Généalogie et Histoire de la Caraïbe* ne les ayant pas vu dans les papiers Le Ber, ils sont absents de sa base de données et il a faussé les informations en désignant les engagés pour la Guyane à destination du Canada, d'où l'erreur de Robert Larin.

La liste des engagés pour le Canada se trouve dans les papiers Le Ber, Ms G 259-10 I. P. 14), et non dans le Ms G 259-2 I. C. avec les contrats d'engagés pour les Antilles et la Guyane.

3. L'or espagnol pour cible

Alors que les premiers contrats attestent d'une tentative infructueuse de retrouver de l'ivoire²¹, dont les stocks, faits surtout dès le XVe siècle au Petit Dieppe et à Saint Georges de la Mine²², permettent aux maîtres artisans de Dieppe de résonner à l'international²³, la véritable denrée lucrative provenant du Sénégal, bien plus que le cuir, l'or ou le cuivre, fut la gomme arabique, utile aux teinturiers d'Espagne pour fixer les colorants.

Notons toutefois que l'achat de cuirs au Sénégal est une constante des navigateurs dieppois arrivant au Sénégal de 1600 à 1663. Excepté une extraordinaire expédition, faite en 1625 et révélée dans un acte daté du 28 janvier 1627, qui indique que 20 tonnes de gommages et 14000 cuirs furent rapportés du Sénégal, plus généralement il n'est toujours question que de « cent cuirs » rapportés et vendus par expéditions²⁴. La diminution de l'importation de cuirs d'Afrique est nécessairement liée à la colonisation de l'île de la Tortue et côte de Saint Domingue dont les premiers colons étaient boucaniers, soit chasseurs de bœufs et cochons sauvages. De plus cette hypothèse se confirme lorsqu'en 1664 l'importation de cuirs africain cesse, alors que les boucaniers prospèrent sous l'impulsion du gouverneur Bertrand d'Ogeron.

- Vente de gomme arabique contre ducats espagnols attestée de 1626 à 1635

Pour revenir à notre gomme, pendant 4 ans, de 1628 à 1632, d'énormes quantités seront revendues en Espagne par les Rozée, Baudry et compagnie par l'intermédiaire d'associés espagnols et en respect du conflit hollando-espagnol. Ainsi les contrats passés signalent toujours que les

²¹ Un acte du tabellionage de Rouen, daté du 18 août 1628 atteste que le *Saint Jean* et l'*Espérance* étaient partis « au mois de septembre de l'année 1626 chargés de plusieurs et diverses sortes de marchandises qui auroient été traitées et eschangées par les Mes & matelots desdits navires contre des cuirs (& ~~morfil~~) ». Le fait que le mot *morfil* (qui désigne des dents d'éléphant séparées du corps de l'animal, & avant qu'elles soient travaillées) soit barré dans l'acte indique que la transaction n'a pas eu lieu. Cf. Papier Le Ber Ms G 259-7 I. I. 12)

²² Charles de BEAUREPAIRE, « La marine normande sur les côtes de Guinée et particulièrement près du castel de la Mine », dans : *Bulletins de la société de l'histoire de la Normandie, années 1887-1890*, Rouen, A. Lestringant, 1890, p. 253.

²³ A partir de 1675, apparaissent dans les actes de tabellionage de Dieppe six Dieppois, marchands ivoiriers, qui forment des apprentis venant parfois même d'Amsterdam. Cf. Papier Le Ber Ms G 260 II. D. 1)

²⁴ Cf. Papier Le Ber Ms G 259-7 I. I. 12)

navires effectueront leurs trajets « sans avoir passé par aucun pays ou havre ennemis de Sa Majesté Catholique ».

Si la valeur des transactions avec les marchands espagnols n'est jamais indiquée, il semble clair que la gomme fut vendue contre de la monnaie sonnante et trébuchante, dans la mesure où il est reconnu que dans les années 1640-1641 de grandes quantités de monnaies étrangères, dont des réaux espagnols, furent fondues à Rouen²⁵.

Date	Quantité	Destination	Intéressés
1625 (acte daté du 28/1/1627)	20 tonnes de gomme (et 14000 cuirs)	Non indiquée	Entre Paoul Bauldry bourgeois de Rouen – Jean Caron bourgeois de Dieppe pour eux & les autres intéressés au navire & voyage de défunt Jacques Baudouin capitaine de navire appelant de sentence donnée par les gens de l'admirauté à Rouen le 5 janvier – et Jacques Decaux et Jean Farant pour eux & les autres intéressés au voyage fait en mer par ledit Farant & autres appelants de sentence donnée par le juge de l'admirauté à Dieppe le 19 décembre dernier. Il est question du salaire du capitaine par voyage au long cour – marchandises chargées & déchargées au Havre et à Dieppe (marque dudit Carpentier ²⁶ sur les marchandises : une roue) = 14000 cuirs plus ou moins, 20 tonnes de gomme et 70 hommes d'équipage. Navire nommé <i>Le St Jacques</i> – marchandises mises dans la seulle du jeu de paulme du hault pas et maison dudit Caron (connoissement du

²⁵ Cf. Jérôme JAMBU, « La circulation des monnaies étrangères en Normandie, du milieu du XIVE au milieu du XVIIe siècle : un révélateur d'une économie mondialisée ? », dans Mathieu ARNOUX et Anne-Marie FLAMBAR HERICHER (dir.), *La Normandie dans l'économie européenne (XIIe-XVIIe siècle)*, Colloque de Cerizy-la-Salle (4-8 octobre 2006), Caen, Publications du CRAHM, 2010, pp. 33-34.

²⁶ Caron ? (aucun Carpentier n'est nommé plus haut...).

			18 décembre 1625) Adjuge audit Ferrand, Decaux et leurs intéressés le tiers des marchandises dont est question suivant les conventions faites par lesdits Baudouin & Le Carpentier avec ledit Farant .
20/6/1626	3 poussons	Hambourg	Jehan Le Mestre de Dieppe revend à Pol Baudry et Alexandre Legrand, marchands de Rouen, pour l'expédier à Hambourg.
Juillet 1627	42 poussons pesant 22858 livres	Rouen (pour être réexpédié ?)	Thomas Legendre marchand de Rouen fait venir 42 poussons de gomme de Sénégal pesant 22858 livres, par le navire du capitaine Baudry.
18/8/1628	10.000 net en 26 barils	Nantes Puis Espagne	Jean Rozée vend les marchandises à M. Rodrigues , aussi marchand de Rouen, qui est chargé de les faire embarquer à Nantes dans le premier navire à destination de l'Espagne.
19/9/1628	5 barriques (2020 livres)	Bayonne Puis Espagne ?	Jean Rozée donne procuration pour faire retirer 5 barriques à son associé de Bayonne jean d'Ollives .
28/11/1628	6 poussons (3500 livres)	Séville Via Saint-Malo	Abraham Hesbert , marchand de Rouen, a vendu à Guillaume Lebreton et Claude Hesbert , marchands de Rouen, de la gomme amenée dans <i>Le Florissant</i> (capitaine Abraham Gosse), pour être revendu à Séville en passant par Saint-Malo.

12/1/1629	18 barriques et 1 baril	Orléans	Autre vente de la même cargaison de gomme par des marchands rouennais, cette fois à destination d'Orléans.
20/6/1629	5 poussons mis en 4 barils	St Sébastien	Toujours lié à l'expédition de 1628 : vente par Elye Boullais à Diego de Fonseca , tous 2 marchands de Rouen, de gomme arrivée à Dieppe pour l'envoyer ensuite Saint Sébastien en Espagne. Ledit Fonseca a de sa part attesté avoir depuis vendu au Sr Alvaro Dacosta de Pas marchand à Rouen à ce présent qu'il a dit l'avoir fait mettre en quatre barils (...).
29/11/1629	7 barils	Séville	Claude Hesbert revend une nouvelle cargaison de gomme arrivée avec <i>Le Florissant</i> (capitaine Abraham Gosse) à destination de Séville.
24/5/1630	30 barils	St Lucques ou Cadix	Nicolas Thiault revend à Guillaume Lebreton de la gomme au marché de Rouen qui la revend en Espagne.
5/10/1630	7 poussons	Espagne	Nicolas Thiault revend à Claude Hesbert de la gomme au marché de Rouen qui la revend en Espagne.
18/10/1630	6 poussons (3466 livres)	Espagne	Thomas Doublet marchand à Rouen atteste que le 13 juin dernier il a vendu & livré au Sr Alvaro d'Acosta de Pas 6 poussons de gomme de Sénégal (...) pour revendre en Espagne chargés dans des navires de St Jean de Luse pour porter à Bilbault (Bilbao) & St Sébastien.
21/10/1630	50 barils (8000 livres)	St Sébastien	Jacques Bulteau ancien Conseiller eschevin de l'hostel commun de Rouen & juge consul des marchands, atteste qu'il a

			<p>vendu au Sr Paul Saraina marchand à Rouen 15 barriques de gomme de Sénégal venus par Dieppe pesant 8000 livres envoyées dans 50 petits barils à St Sébastien.</p>
6/11/1630	5-10 poussons	Bilbao ou St Sébastien	<p>Les Srs Jacques Robin, Pierre Ferone & François Mouret attestent au mois de juillet dernier ils ont vendu aux Srs Antoine Mende Sutto & Martin Rodrigues marchands à Rouen 5 poussons – 10 poussons de gomme du Sénégal qui a été chargée dans le navire <i>Le Jean</i>, Me Jean Thifocle (?) de Prenef (?) pour porter à Bilbault ou St Sébastien.</p>
7/11/1630	30 barriques de 1600 livres	St Sébastien	<p>Le Sr Jean Rozée ancien juge consul des marchands de Rouen atteste qu'au mois d'octobre dernier il a vendu & livré au Sr Paul de Sarraina marchand à Rouen 30 barriques de gommes de Sénégal pesant 1600 livres (...) venue directement dudit Sénégal directement à Dieppe sans avoir passé par les pays rebelles à la Majesté catholique d'Espagne et le Sr Sarraina déclare qu'il l'a fait mettre dans 98 petits barils chargés 50 dans le navire de Jean Parniturier (?) de Quillebeuf (50 ton.) 20 au navire de Martin de Fresle (?) basque et les 28 restant au navire de Pierre Poiton de Quillebeuf pour porter le tout à St Sébastien consignés au Sr Jean Pierre de Berrois marchand audit-lieu.</p>
18/11/1630	26 barils de 180 livres	St Sébastien	<p>David Thieunin (?) bourgeois marchand à Rouen jure qu'il a vendu au Sr Antoine Rodrigues Lameque aussy marchand à</p>

			<p>Rouen le nombre de 26 barils de gomme de Sénégal païsan chacun 180 livres (poids de la [Vicométe de l'eau de Rouen]) venue par mer directement du Sénégal à Dieppe (...) et les a fait charger à Rouen dans le navire dont est Me Pierre Poiton de Quillebeuf – 80 tonneaux.</p>
17/2/1631	7 poussons (3258 livres)	St Lucques	<p>Le Sr Jacques Bulteau marchand à Rouen & antien Conseiller eschevin de l'hostel Commun de la ville de Rouen y demeurant jure (...) qu'au 21 novembre 1630 il a vendu & livré au Sr Jacques Chapellier marchand à Rouen sept poussons de Gomme de Sénégal pesant ensemble 3258 livres qui lui sont venus directement du Sénégal coste d'Afrique sans avoir passé par aucun ports ni havres ennemys de Sa Majesté catholique d'Espagne (...) lesquels sept poussons ledit Chapellier a juré avoir fait mettre en 3 poussons et 2 pipes chargés devant les quais de ceste ville dans la barque de Guillaume Billart de Quillebeuf nommée <i>Le pigeon bleu</i> et pour porter à St Malo où on les a chargés dans le navire <i>Le grand St Jean de Grâce</i>, Me Guillaume Paulmier – et les 2 pipes dans le [... ?] de Jean Duval du Havre de Grâce & là chargés dans le navire <i>La Fortune</i>, Me Joachim Hallest de Hambourg pour porter à St Lucques de Barameda, pais d'Espagne.</p>
22/2/1631	14 poussons	Rouen	<p>Les Srs Abraham Lesturgeon marchand à Rouen & Jean Lemesle marchand à Dieppe jurent qu'ils ont vendu au Sr</p>

			Claude Legrand aussy marchand à Rouen en 1629 et 1630, 8 pousons et 6 pousons de gomme de Sénégal.
8/10/1631	13 pousons	Rouen pour l'Espagne ?	Le Sr Abraham Lesturgeon bourgeois marchand en ceste ville de Rouen jure que le 12 juillet dernier il a vendu & livré au Sr Claude Legrand marchand à Rouen 5 pousons de gomme de Sénégal qu'il avait fait traicter avec les sauvages du pays et qui sont directement venus dudit pays en la ville de Dieppe (...) sans avoir passé par les pays rebelles au roy d'Espagne.
6/11/1631	8 bocaux	Séville ou St Lucques	Le Sr Nicollas Thiault marchand bourgeois demeurant paroisse St Vincent de Rouen certifie qu'en 1631 (...) il a vendu au Sr Claude Hesbert marchand bourgeois de Rouen huit [baucaulx] de gomme de Sénégal qui luy seroient venus directement du Sénégal avec plus grand nombre dans le navire dont est Me Lecarpentier de Dieppe, sans avoir passé (etc) chargés à St Mallo dans les navires <i>Le St Mallo, La Perle & Le St Jacques</i> pour porter à St Lucques & Civille (...).
3/5/1632	176 barriques (100054 livres)	Espagne (par Le Havre)	Vente au Sr Paul de Saraina bourgeois marchand demeurant à Rouen au mois de février suivant l'ordre du [Cr] Philippe de Fonsegue administrateur receveur pour la Majesté catholique d'Espagne à la gabelle & [stangue] (?) de gomme de tout le roi au lieu d'Espagne – pour eu(x) n.h. Jacques Bulteau antien Conseiller eschevin de l'hostel commun de Rouen,

			<p>Jean Rozée antien juge consul des marchands de Rouen et du Sr Hélié Boullais bourgeois marchand de Rouen</p> <p>176 barriques de gomme paisant ensemble poix du Roy notre sire en sa vicomté de l'eau à Rouen 100054 livres et que ladite gomme est venue par leur compte & risque dudit lieu de Sénégal, sans avoir passé par les païs rebelles à ladite Majesté catholique ny paié aucuns droits à eux – expédiée par le Havre en Espagne.</p>
16/10/1633	8 barriques	Lisbonne	<p>Les Srs Abraham Lesturgeon, Jean-Baptiste & Thomas Legendre frères, René Legrand, André Guérout, Pierre Dubosc & Jean Le Roy, bourgeois marchands de Rouen, attestent avoir vendu depuis 4 jours au Sr Adrien Ficq marchand à Rouen, le Sr lesturgeon 4 barriques de gomme, les Srs Le Gendre 8 barriques de gomme venants du Sénégal que leurs navires auroient négociées audit pays de Sénégal il y a viron 2 ans (...) chargés dans le navire de Daniel Govin de Quillebeuf pour porter à Lisbonne.</p>
3/6/1634	8 barriques	Lisbonne	<p>Le Sr Abraham Lesturgeon vend 4 barriques de gomme, les Srs J-B. & Thomas Legendre 8 barriques de gomme au Sr Adrian Ficq marchand à Rouen. Laquelle gomme a été achetée depuis 2 ans environ au Sénégal pour leur compte par Jacques Lecharpentier bourgeois de Dieppe qui estoit capitaine du navire nommé <i>La Marie</i> (250 tonneaux) de la ville de Dieppe et ces</p>

			<p>marchandises sont venues directement du Sénégal (...) et rechargées au mois d'octobre dernier dans le navire de Me Daniel Gauvin de Quillebeuf (35 tonneaux) pour porter à Lisbonne.</p>
19/10/1634	5 bocaux	Lisbonne	<p>Le Sr Thomas Le Gendre bourgeois marchand de Rouen atteste par serment qu'il a vendu & livré au Sr Adrian Ficq aussy marchand demeurant à Rouen (...) depuis 2 jours, 5 [baucqueaux] de gomme du nombre des marchandises de gommes que le capitaine Thomas Lambert de Dieppe a achapté & négocié par leur navire depuis 2 ans au Sénégal, n'ayant esté ny païé aucuns droits aux Hollandais, laquelle gomme ledit Sr Ficq déclare avoir envoyé à Raulin Le Breton du Havre de Grâce pour charger dedans le navire de Pierre [Arliq ?] de Calais, lequel navire est attendant de (blanc) & aultre venant dudit Calais audit Havre pour aller directement à Lisbonne.</p>
20/4/1635	83 poussons (37500 livres)	St Lucques	<p>Les Srs Daniel & David Chambrelian (Chamberlan ?) marchands de Rouen attestent avoir vendu au Sr Diego de Pereda marchand à Rouen 83 poussons de gomme pesant ensemble 37500 livres net, venus directement du Sénégal – Le Sr de Pereda les a fait charger dans le navire <i>L'espérance</i>, Me Paul Languillet pour aller à St Lucques de Barammédes.</p>

On notera aussi la vente particulière du 3 mai 1632 dépassant les 100.000 livres. Dans cet acte on retrouve les 3 actionnaires principaux de la compagnie Rozée : Rozée, Bulteau et Boulais.

Lesquels effectuent la vente par l'intermédiaire de Philippe de Fonseca, administrateur receveur de sa Majesté Catholique d'Espagne, qui implique toute l'importance de la transaction.

Entre 1633 et 1634, la vente de gomme est faite à Lisbonne, le Portugal étant alors vassal de l'Espagne, il faut y voir la continuité du trafic entre marchands normands et Espagnols.

Enfin, toujours en respect des traités, les relations cessent en 1635, lorsque la France entre en guerre contre l'Espagne.

- Le problème de la traite négrière et le rôle des engagés pour le Sénégal

Avant même la création de la Compagnie des Indes occidentales, la flotte dieppoise est mise en avant pour subvenir aux besoins d'esclaves aux Antilles, ainsi un anonyme signale en 1663 qu'il suffirait (...) de 2 frégattes et 18 navires pour assurer le trafic sans oublier 2 grands navires basés à Dieppe pour aller à « Angole et Guinée quérir des esclaves portant 500 esclaves chacun dont l'achat revient à 60 L. pièce »²⁷. S'agirait-il du *St Jean* et du *Florissant* ?

Du 22 décembre 1656 au 16 avril 1673, 35 personnes sont engagées pour servir au Sénégal. Si nous retrouvons comme dans la logique des alloués au départ de Dieppe pour les Antilles des chirurgiens et des bâtisseurs, il est plus surprenant de voir que près d'un tiers des engagés sont des gens de mer, 9 marinières et 1 charpentier de navire, qui partent pour « habiter » au Sénégal.

Quelques cas de gens de mer engagés à Dieppe pour servir aux Antilles existent, mais les contrats sont radicalement différents : dans les cas antillais il n'est jamais question d'aller « habiter » le territoire, mais d'aller officiellement à « la pêche à la tortue »²⁸, alors que dans nos cas sénégalais, il s'agit d'« habiter ». Le rôle de ces engagés est alors peut-être clair, ont-ils servi sur place à remonter le fleuve Sénégal ? Cette hypothèse est peu convaincante et il faut regarder plus en détail un des contrats pour comprendre ce à quoi pouvait servir ces marinières engagés :

Le 1er octobre 1670 : « Nicolas Retout marinier bourgeois demeurant à Dieppe fils puisné de deff. Charles Retout & de Marie Crenesson bourgeois de Dieppe à la succession desquels il a dit av. (avoir ?) renoncé prest à partir pour aller faire voiage au Cap de Vert & Sénégal dans le navire conduit par le capitaine Pierre Gringoire (on a biffé : « na^{re} L'Estoile & capitaine Joseph

²⁷ Cf. Jacques PETITJEAN ROGET, *La société d'habitation à la Martinique, op. cit.*, p.1216.

²⁸ Il est difficile de croire que des barques ou frégates partant de Dieppe, emportant comme alloués des marinières, mais aussi des nobles et des maîtres d'arme, allaient aux îles Caïmans uniquement pour y pêcher des tortues...

Gosselin ») donne procuration à Jeanne Vasselin sa mère en loy femme de Pierre [Saouniel ?] marinier bourgeois de Dieppe et il donne à Jeanne Dehornay son affidée fille de def. Pierre Dehornay et de ladite Vasselin, ses hardes & autres choses qu'il pourra laisser en la maison de ladite Vasselin, au cas qu'il décède au voiage qu'il va faire auxdits-lieux (on a biffé : « Isles ») »²⁹.

Or, le capitaine Joseph Gosselin est attesté partant à la même époque pour les îles sur le navire *L'Estoile*³⁰. Il faut peut-être ainsi voir la trace des premières traites négrières françaises en rappelant que des quotas engagés-esclaves étaient nécessaire à l'érection de fiefs³¹. Toutefois, comme nous l'avons vu, il s'agit de contrat de marinières, non destiné à s'installer dans les comptoirs et travaillant sur des navires allant du Sénégal aux Antilles.

Une seconde hypothèse concernant le rôle de ces engagés dieppois pour le Sénégal se pose sachant que la majorité des esclaves proviennent de prises de flibuste³². Ainsi, quel rôle joue la flotte dieppoise du Sénégal dans la flibuste dominguoise ?

- Quand le comptoir du Sénégal prend pour cible Saint-Domingue

Pour comprendre cette hypothèse, il faut regarder en détail la composition de la flotte dieppoise navigant vers le Sénégal et les Antilles. A partir de 1664, l'épopée de la flibuste débute sous l'impulsion de Bertrand d'Ogeron, gouverneur de l'île de la Tortue et côte de Saint-Domingue qui deviennent la destination principale au départ de Dieppe. Le rapport d'amirauté de 1664 commandé par Colbert nous permet de voir l'état de la flotte dieppoise à cette date.

Comme nous l'avons déjà vu, à destination du Sénégal :

Nom	Tonnage	Propriétaires principaux	Notes
<i>Le St Jean</i>	350 tx	Bulteau, Caullier	15 ans 20-24 canons

²⁹ Papier Le Ber Ms G 259-7 12) Sénégal

³⁰ Op. cit. Ms G 259-7 7) Guadeloupe et Ms G 259-2.

³¹ Cf. Liliane CHAULEAU, Dans les îles du Vent la Martinique, *XVIIe-XIXe siècles*, Paris, L'Harmattan, 1993, p. 28.

³² *Ibid.* p. 76.

<i>Le Florissant</i>	300 tx	Bulteau, Caullier	1 an 18-20 canons
<i>Le St Louis</i>	180 tx	Bulteau, Caullier	16 ans 16-20 canons

Et la flotte à destination de Saint-Domingue :

Nom	Tonnage	Propriétaires Principaux	Notes
<i>Le Pré aux Signes</i>	200 tx	Allart et Locquin	10 ans 12-16 canons
<i>Le St Antoine de Padou</i>	130 tx	Baudouin	3 ½ ans 8-16 canons
<i>Le symbole de Paix</i>	120 tx	Deslandes	Frégate, 3 ans, 14 canons
<i>La Vierge</i>	120 tx	Allart et Locquin	Frégate, 7 ans, 12-20 canons
<i>L'Union</i>	90 tx	Guetteville	Frégate, 7 ans, 4-8 canons
<i>Le Comte de Dunois</i>	80 tx	Asselin	Flibot, 4 ans
<i>Le Roy David</i>	80 tx	Locquin	7 ans, 3-6 canons
<i>La Magdelaine</i>	60 tx	Allart et Locquin	4 ½ ans, 4 canons

Comme nous pouvons le constater, cette flotte, officiellement chargée d'approvisionner Saint-Domingue et parfois tenue d'aller jusqu'aux îles Caïmans pour y pêcher des tortues, est surtout composée de navires de guerre de type frégate. Quand on ajoute à cela le fait que plusieurs de ces navires engagent des nobles et des maîtres d'arme³³, la question de la pêche à la tortue semble plus que douteuse, d'autant plus que Charlevoix signale que cette activité est prisée par les flibustiers³⁴.

S'il est reconnu que des armateurs contrôlent les activités des flibustiers lors de la guerre de succession d'Espagne³⁵, soit une trentaine d'années après notre période, l'activité dieppoise, dès 1664, montre qu'une "flibuste de commerce" qui a pour origine les ports de France³⁶, était déjà en place.

Un dernier point nous conforte dans cette hypothèse, le rôle de Jean Caullier, référent de la Compagnie des Indes occidentales à Dieppe. Alors que Colbert demande explicitement que la compagnie s'oriente vers la production de sucre³⁷, les actes dieppois montrent que Caullier gère les transactions en pièces de huit, la monnaie espagnole en usage aux Antilles. Entre 1669 et 1686, plus de 2000 pièces passant par Dieppe sous son contrôle³⁸. Ainsi, le cuir, produit de la chasse des boucaniers, et la pièce de huit (produit de la "chasse" des flibustiers ?) sont les monnaies en usage dans les transactions entre Saint-Domingue et Dieppe. De plus si Saint-Domingue est encore au milieu du XVIIe siècle le centre sucrier de l'empire Espagnol, la prise de la partie occidentale par les Français montre une volonté de répondre à l'injonction de Colbert, mais il ne faut pas omettre que l'île se trouve aussi au carrefour des routes commerciales de Vera Cruz et Puerto Bello, les deux centres économiques des colonies espagnoles en Amérique. Ainsi Ogeron, chargé de mettre en place les plantations est reconnu pour avoir surtout distribué des lettres de marques portugaises

³³ Les papiers Le Ber Ms G 259-2 présentent 6 cas de nobles, 1 mercenaire italien, 1 maître d'armes et 1 flibustier, engagés à Dieppe.

³⁴ Pierre-François-Xavier (de) CHARLEVOIX, *Histoire de l'isle espagnole ou de S. Domingue*, Amsterdam, L'Honoré, tome 3, 1733, p. 68.

³⁵ Cf. Paul BUTEL, *Les Caraïbes au temps des flibustiers, XVIe-XVIIe siècle*, Paris, Aubier Montaigne, 1982, p. 93.

³⁶ Cf. Michel-Christian CAMUS, *L'île de la Tortue au cœur de la Flibuste caraïbe*, Paris, l'Harmattan, 1997, p. 49.

³⁷ Cf. Paul BUTEL, *Histoire des Antilles françaises, XVIIe-XXe siècle*, Paris, Perrin, 2002, p. 51.

³⁸ Cf. Papiers le Ber Ms G 259-7 I. 10)

et soutenu la flibuste³⁹. Les engagements ne peuvent alors répondre à un besoin de main-d'œuvre nécessaire à des plantations alors inexistantes, mais bien à l'activité boucanière et flibustière.

Enfin, rappelons que sur cette période, il n'existe aucune trace à Dieppe de commerce avec le Sénégal, la flotte étant pourtant signalée en activité. Ceci nous pousse à nous interroger sur son rôle et à nous demander si elle n'avait pas pour rôle d'escorter celle d'Amérique et la ravitaille en hommes. En effet, il n'est plus question de trafic de gomme ou de cuir venu d'Afrique, les marchandises reviennent toutes des Antilles. De plus, l'important armement des trois navires de la flotte du Sénégal⁴⁰ ainsi que son armateur principal, Jean Caullier, qui rappelons le, en tant que représentant de la Compagnie des Indes occidentales à Dieppe, perçoit principalement ses bénéfices en pièces de huit espagnoles, nous pousse à croire que la flotte dieppoise du Sénégal ne sert plus à commercer avec l'Afrique, mais à escorter la flotte des Antilles jusqu'à Saint-Louis, puis effectuer le transport des marchandises, soit les cuirs et monnaies espagnoles provenant de l'île de la Tortue et Côte de Saint-Domingue, jusqu'en Normandie, mais aussi le sucre et le tabac provenant des autres îles et à destination d'autres ports français. Saint-Louis serait alors, avant d'être le premier centre de la traite négrière française, une base arrière pour les activités marchandes et flibustières aux Antilles.

Conclusion

Au commencement de l'aventure sénégalaise il s'agit de reprendre le commerce d'ivoire établi sur la côte de Guinée au XIVe siècle. L'impossibilité de reconstruire cette zone, successivement sous domination portugaise, espagnole et hollandaise, pousse les marchands dieppois à établir un nouveau comptoir, plus au nord, à l'embouchure du fleuve Sénégal. Suite à quelques tentatives d'importation de morfil, de cuivre et de cuirs, la gomme arabique s'impose comme le produit phare du Sénégal revendu par les marchands dieppois en Europe et plus particulièrement en Espagne auprès de teinturiers. De plus ce commerce joue très certainement dans l'afflux de monnaies espagnoles en Normandie.

L'absence d'informations entre 1635 et 1654 empêche de savoir si les marchands normands continuèrent de commercer en période de guerre. Toutefois, après la signature du traité des

³⁹ Cf. Michel-Christian CAMUS, *op. cit.*, p. 75.

⁴⁰ On constate que Le Saint Louis (180 t.), le plus léger des trois navires du Sénégal est plus lourdement armé que Le Pré aux Signes (200 t.), le plus lourd de la flotte des Antilles.

Pyrénées il n'est plus question de reprendre le commerce de gomme, mais d'attaquer directement l'empire colonial espagnol. Il est alors surprenant de voir que la flotte dieppoise du Sénégal, alors qu'elle est toujours active, n'a plus d'activité marchande déclarée. Deux hypothèses se dessinent alors : premièrement la flotte a pu réaliser les premières traites négrières françaises au départ de Saint-Louis. Deuxièmement, cette même flotte a pu servir d'escorte et/ou de flotte de ravitaillement pour la flotte dieppoise des Antilles appliquée aussi bien au commerce qu'à la flibuste, le port Saint-Louis servant alors nécessairement de base arrière et d'entrepôt.

Enfin, la continuité des familles d'investisseurs laisse supposer que la Compagnie *Rozée* continua son commerce avec l'Espagne en période de guerre, comme le firent les Hollandais, mais surtout que fut mis en place une stratégie à long terme visant à obtenir de la monnaie espagnole. Tout d'abord par le commerce de gomme, ensuite par le biais de la flibuste antillaise. Si dans le premier cas la monnaie arrive directement à Rouen, elle passe ensuite par Dieppe, aux mains du représentant de la Compagnie des Indes occidentales dans cette ville, Jean Caullier. Notons à ce propos qu'officiellement le siège de la compagnie dans la province de Normandie se tient au Havre et qu'implicitement Caullier, sous les ordres de Rozée, détourne les directives des autres directeurs de la compagnie et de Colbert. L'objectif des marchands normands n'est pas de concurrencer la production sucrière hollandaise, mais de finir d'achever l'Espagne chancelante et de mettre fin au bullionisme en s'accaparent les dernières pièces forgées aux Amériques.

L'aventure dieppoise au Sénégal prend logiquement fin à partir de l'acte du 8 novembre 1673 par lequel est créée la *Compagnie royale du Sénégal* et dans lequel la Compagnie des Indes occidentales vend à cette association un ensemble « consistant en plusieurs batiments, tourelles forts et enclos, appartenances et dépendances tant en l'islette appelée Saint-Louis qu'ailleurs appartenante à ladite Compagnie au moyen de l'acquisition qu'elle en a faite des Sieurs Fernand Rosée, Quenet et autres marchands de Rouen par contrat passé par-devant Le Bœuf et Baudry... le 28 novembre 1664 avec tout droit de traite, faculté et privilège de commerce dans l'étendue du pays de Sénégal, du Cap Vert et lieux circumvoisins jusques et y compris la Rivière de Gambie et autres rivières, costes, ports et havres dont la compagnie a la concession »⁴¹.

Ce rachat conforte ainsi l'hypothèse qui veut que le Sénégal, sous contrôle dieppois, servit d'arrière base pour des activités flibustières. Alors que la traite négrière française commence

⁴¹ Abdoulaye LY, *La Compagnie du Sénégal, op. cit.*, p. 118.

officiellement, les dieppois n'y participent que très timidement⁴² tout en continuant de soutenir la flibuste aux Antilles⁴³. Toutefois, Colbert aura raison des marchands dieppois et rouennais et imposera sa politique en faisant bailler à la Compagnie du Sénégal des tènements de maisons rue du Haut Pas à Dieppe baillé pour y raffiner du sucre pendant 9 ans⁴⁴.

⁴² Seul un acte daté du 25 mai 1682 atteste de traite négrière à Dieppe.
Cf. Papier Le Ber Ms G 259-10 M. 1. e).

⁴³ Le 17 mars 1678 « Jacques Cauderon s'engage à N. Bodin, sieur de Saint-Mans de Dieppe pour le servir ou ses préposés à Saint-Domingue soit en flibuste ou à la chasse ».
Cf. Papier Le Ber Ms G 259-2.

⁴⁴ Acte du 20 juillet 1679 : « Bail à louage a esté fait par M^e Charles le Vasseur ad^{es} fiscal au bailli de Dieppe y demeurant & M^e Estienne Thouret marchand à Rouen pour & au nom de Messieurs de la Compagnie du Sénégal (...) ».
Cf. Papier Le Ber, Ms G 259-7 I. 12).