

# La traite des Noirs au XVIII<sup>e</sup> siècle

*La traite des Noirs est l'un des fondements de l'économie atlantique au XVIII<sup>e</sup> siècle. Pour alimenter leurs colonies en main-d'œuvre servile, les Européens ont mis en place un « commerce triangulaire » qui relie Europe, Afrique et Amériques, et forme le soubassement de tout un système intégré de circulations maritimes à l'échelle globale.*

*Depuis la fin du XV<sup>e</sup> siècle, le trafic négrier n'a cessé de s'amplifier. Il s'agissait d'abord de fournir en main-d'œuvre les mines d'or et d'argent en Amérique latine, puis à partir de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, les Européens ont eu besoin d'ouvriers agricoles pour les plantations sucrières des îles (en particulier Saint-Domingue pour la France, et la Jamaïque pour l'Angleterre). Le trafic atteint son apogée au XVIII<sup>e</sup> siècle, avec 15000 expéditions, soit la déportation de 6,1 millions d'Africains en un siècle (sur un total de 12,4 millions entre la fin du XV<sup>e</sup> et le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle). Les principaux ports négriers sont alors Nantes, Bordeaux et La Rochelle, pour la France, et Liverpool, Londres et Bristol pour l'Angleterre (qui fournit non seulement ses propres colonies, mais aussi les colonies portugaises et espagnoles pour une bonne part). Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les principales destinations sont les Antilles-Caraïbes (53 % des esclaves) et le Brésil (31 %).*

*De nombreux témoignages, émanant presque exclusivement d'auteurs blancs, permettent de reconstituer les modalités du commerce négrier et des expéditions de traite. Le cas présenté ici concerne la France, et la principale île à sucre française, Saint-Domingue.*

## **Document : La traite en 1777, d'après les souvenirs d'un avocat nantais.**

L'auteur est un avocat d'origine nantaise, installé à Saint-Domingue, au Cap-Français. Il participa en 1777 à une campagne de traite à bord d'un navire négrier au large de l'Angola.

*Les colonies pour la culture avaient besoin de bras et c'était en Afrique qu'on allait chercher les cultivateurs. On ne saurait s'en passer sans renoncer aux colonies.*

*On achetait les nègres comme esclaves et on les introduisait aux colo-*

*nies (...). Il fallait communément pour la seule colonie de Saint-Domingue un recrutement chaque année de 20 à 25 000 nègres, tant pour remplacer les mortalités que pour l'accroissement de la culture. Le commerce était principalement fait par les villes de Nantes, de Saint-Malo, de La Rochelle et du Havre, mais la première était celle qui s'y portait le plus (...). Ce commerce doublait ordinairement les capitaux quand ce voyage était heureux (...). Le voyage d'un navire de 4 à 500 noirs était communément de 15 à 18 mois. On restait environ six à huit mois en côte à traiter pour compléter sa cargaison (...). Nous avons deux*

*côtes en Afrique pour la traite. L'une au nord appelée la côte d'Or, parce qu'on y traite aussi de la poudre d'or, l'autre au sud appelée la côte d'Angola (...). On portait à la traite toutes sortes de marchandises (...). Le jour de l'ouverture de la traite, on faisait ordinairement peu de captifs. C'était ainsi qu'on appelait les esclaves. Ils arrivaient au comptoir avec une fourche au col ayant un long manche avec lequel on les conduisait. On sciait la fourche et on lui substituait un collier*

\* Philippe Minard (Professeur d'histoire moderne, Université Paris, Directeur d'études à l'EHESS)

de fer. Le soir on emmenait à bord tous les captifs. Les nègres étaient plus ou moins chers suivant la concurrence et la défektivité. Un beau nègre pièce d'Inde, on appelait ainsi un nègre de 19 à 35 ans, bien fait, sans infirmité, ayant toutes ses dents (...) s'achetait, en 1777, 500 livres (...). Une belle négresse se payait le même prix. Quant aux enfants qu'on appelait les mâles négrillons et les femelles négrettes, on les payait un peu moins (...). La cargaison achevée, on partait directement d'Angole pour les colonies sans relâche à moins de besoins pressants (...). On laissait les nègres tous les jours de beau temps sur le pont où on les faisait danser au moins deux fois par jour (...). On faisait sur le pont en arrière du grand mât une très forte cloison (...). On y braquait des fusils, des espingoles et même un canon. Elle servait de retranchement aux blancs en cas de révolte ce qui arrivait

quelquefois quoique tous ces nègres parussent assez doux et consternés plutôt (...). Ces nègres avaient généralement l'idée frappée qu'on ne les emmenait ainsi que pour les manger. Ils s'imaginaient que le vin rouge que l'on buvait était leur sang. On évitait ainsi de boire devant eux (...).

On présume encore que l'équipage ne manquait pas de femmes, ce qu'on tolérait, ne pouvant l'empêcher. On recommandait seulement de ne pas causer de jalousie entre ces femmes par le changement et d'en avoir soin (...). Le navire était en outre entouré d'un filet à hauteur d'environ 4 pieds au-dessus du bord pour les empêcher de se jeter à la mer ou d'y tomber (...). Arrivé aux colonies, on faisait rafraîchir les nègres quelques jours avant de mouiller en leur donnant d'autres nourritures comme du riz ; on les faisait enduire d'huile pour flatter le coup d'œil et paraître plus frais ; on annon-

çait ensuite et on publiait la vente pour un jour marqué (...). Il en restait toujours quelques-uns qu'on ne pouvait vendre soit parce qu'ils étaient trop défectueux, malades, ou pour autre cause, et on appelait ce reste queue, qu'on vendait à quelque chirurgien à très bas prix. Lorsque l'habitant avait choisi son nègre ou ses nègres, car il y en avait qui en enlevaient 10, 12, 20 et même 30 ou 40 (...). Les nègres se vendaient de 2000 à 2500 livres hommes ou femmes pièces d'Inde (...) soit comptant en argent ou en denrées coloniales à trois mois. On tâchait toujours de vendre de manière à avoir de quoi charger le bâtiment et l'envoyer en France dans les cinq ou six mois. On faisait le reste des retours par d'autres navires.

Source : Listré, « Histoire de la Révolution et des événements de Saint-Domingue depuis 1789 jusqu'en 1812 », manuscrit, Bibliothèque municipale de



Trées de Silvia Marzagalli (éd.), *Comprendre la traite négrière atlantique*, Bordeaux, Scérén/CRDP

Nantes (publié par Gabriel Debien dans *Enquêtes et documents du Centre de Recherches sur l'Histoire de la France Atlantique*, n° 2, 1972, p. 204-212).

## Pistes d'exploitation du document :

Rédigé une vingtaine d'années après les faits qu'il rapporte, ce témoignage donne une présentation assez complète du commerce négrier, mêlant remarques générales et souvenirs précis. Il souligne le lien qui relie traite, esclavage et commerce colonial, au moment du boom du commerce colonial français et de la grande fortune des plantations de Saint-Domingue. Il permet de suivre le chemin de douleur qui mène les captifs de leur Afrique natale aux colonies d'outre-Atlantique, en trois temps : leur achat par le capitaine du négrier, leur transport à travers l'océan, puis leur vente et le retour du navire en Europe.

**1.** Le « commerce de Guinée » découle des besoins croissants de main-d'œuvre aux Antilles : l'Europe est friande de denrées coloniales, la demande ne cesse de croître (la France importe 66 000 tonnes de sucre en 1756, et 100 000 t. en 1789), et la durée de vie moyenne d'un esclave sur place n'excède pas une dizaine d'années. Saint-Domingue, qui représente 95 % du trafic négrier français, absorbe chaque année 15 000 nouveaux esclaves vers 1760, et 28 000 dans les années 1780. Entre 1707 et 1793, Nantes est de loin le premier port négrier français (près de 43 % des expéditions), devant La Rochelle (près de 13 %), Le Havre (12 %) et Bordeaux (12 %), puis Saint-Malo (6,5 %).

Les navires partent d'Europe chargés de marchandises en provenance du monde entier (des textiles, à 60 %, mais aussi des armes, des alcools, des objets fabriqués divers, appelés « pacotille », mais aussi du tabac, et des cauris pêchés aux Maldives ou aux Philippines). Ces marchandises de troc représentant le quart de la valeur



totale des exportations françaises vers les colonies.

Les opérations de traite ont lieu dans le golfe de Guinée (côte des esclaves), mais aussi plus au nord, au Sénégal et en Gambie, et plus au sud, sur la côte d'Angole (région de Loango, Malimbe). C'est dans cette zone, surtout fréquentée par les Portugais, que séjourne le navire sur lequel Litré a embarqué. Les opérations de traite durent en général 4 à 6 mois (le délai de 6 à 8 mois indiqué par Litré semble assez exceptionnel) : il s'agit d'échanger auprès des marchands africains des prisonniers de guerre contre la cargaison du navire. Le « nègre » est une marchandise coûteuse, et même de plus en plus chère (300 livres tournois vers 1750, 500 vers 1780).

**2.** La traversée de l'océan dure ensuite 40 à 50 jours. On a pu parler d'un « itinéraire de souffrance » tant l'entassement est inhumain : le navire négrier est un bateau de commerce ordinaire de 150 à 200 tonneaux, sur lequel on aménagera un faux-pont supplémentaire, pour accueillir les esclaves sur deux niveaux de 1,4 m. de hauteur. Ils s'entassent allongés et enchaînés, à 3 ou 4 par m<sup>2</sup>. C'est avec précaution qu'on les fait monter sur le pont, craignant les révoltes (les cas rapportés représentent 4,6 % des expéditions françaises) ou les suicides d'esclaves terrorisés à l'idée de naviguer au large vers une destination inconnue (d'où les filets de sécurité). Malgré la dureté du régime infligé aux prisonniers, la mortalité tient surtout aux conditions difficiles de l'hy-

giène à bord, aux maladies (dysenterie) et fièvres. Aussi le taux de mortalité des esclaves n'est-il pas supérieur à celui des marins (autour de 15 %). On relèvera la façon dont l'auteur atténue la réalité des violents infligés par les hommes d'équipage aux négresses »...

Anonyme, extrait de *La France maritime*, tome 3, Paris, 1837 : « Traversée. Danse des nègres ». D.R.

**3.** Arrivés aux colonies, les esclaves font l'objet d'un second marchandage : il s'agit de tirer le meilleur prix de la cargaison, d'où le « rafraîchissement » préalable à la vente aux enchères du cheptel humain. Les prix évoqués semblent exagérés : achetés 500 livres, l'esclave adulte est plus sûrement revendu 1500 livres que les « 2000 à 2500 livres » indiquées par l'auteur (mais peut-être Litré exprime-t-il le prix en livre coloniale, qui vaut 2/3 de la livre tournois). Une fois les esclaves vendus, le navire doit faire le plein de sucre, café, indigo ou autres denrées tropicales (bientôt le coton). D'où, à nouveau, de longs délais de plusieurs mois. La vente des 400 esclaves débarqués permet de remplir non seulement le négrier lui-même, mais aussi deux ou trois bâtiments qui partiront en droiture vers l'Europe, à des rythmes et selon des proportions qui tiennent aux modalités spécifiques du crédit entre planteurs et négociants métropolitains.

Au total, le circuit triangulaire du négrier aura duré 12 à 15 mois (le délai de 15 à 18 mois indiqué ici est plus long que la moyenne). Une telle expédition

peut procurer un profit de 5 à 10 %. Ce montant finalement pas si élevé, au regard des investissements et de la mobilisation en capital nécessaire, a pu faire dire à certains historiens que la traite n'avait pas été si profitable qu'on le pensait, et que donc, il convenait d'en relativiser l'importance dans l'essor du capitalisme européen. Cette révision ne convainc pourtant pas. En effet, lorsque qu'Eric Williams

expliquait, dans *Capitalisme et esclavage* (Présence africaine, 1968), que le sang des esclaves avait été le sous-bassement de la révolution industrielle anglaise, il ne pensait pas tant au montant des bénéfices directs des négriers qu'au fait que la traite et l'esclavage avaient permis à l'Europe de profiter de matières premières à bas coût, et donc facilité son essor manufacturier.

Le témoignage de Listré constitue une

sorte de défense et illustration de la traite, considérée comme absolument indispensable : « On ne saurait s'en passer sans renoncer aux colonies », écrit-il sans états d'âme. Il en accepte la stricte logique économique, faisant peu de cas du sort des esclaves.

## • • • • • Éléments de bibliographie

• **Catherine COQUERY-VIDROVITCH et Éric MESNARD**, *Être esclave. Afrique-Amériques, XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, La Découverte, 2013

• **Serge DAGET**, *La traite des Noirs*, Rennes, Ouest-France, 1990.

• **Silvia MARZAGALLI (éd.)**, *Comprendre la traite négrière atlantique*, Bordeaux, Scérén/CRDP

Aquitaine, 2009 (avec un cédérom de 160 documents).

• **Marcus REDIKER**, *À bord du négrier. Une histoire atlantique de la traite*, Paris, Seuil, 2013.