

CULTURE & PATRIMOINE

la Rochelle pour Guinée et du prix auquel est revenu le tonnage par chaque tête de Noir.

DOSSIER PÉDAGOGIQUE
ARCHIVES DÉPARTEMENTALES

Prime	Destination	Introduction à St Domingue	Cote	Trait totale	Prix	
					Pour chaque Noir traité	Pour chaque Noir-jour
	Années 1787 & 1788.	Noir				
6660	Angle	682	97	779	85	12
3900	Côte d'Or	359	55	411	94	11
3500	idem	287	137	424	78	11
26800	Angle	287	217	335	50	2
23310	Côte d'Or	316	44	359	79	11
20120	idem	315	68	510	92	10
24110	idem	172	81	501	26	5
12870	idem	125	97	525	124	10
12165	idem	121	115	553	00	10
1153	idem	112	98	665	06	10
8920	idem	127	108	512	01	10
2890	idem	125	50	611	00	10
127300	idem	135	56	511	06	10
00000	idem	104	71	677	87	10
3000	idem	104	101	700	00	10
	idem	83	8	177	10	10
	idem	570	00	325		
	idem	7502				

Le commerce triangulaire
et la traite négrière
rochelaise

TÉMOIGNAGES
D'ARCHIVES

XVIII^e
SIÈCLE



ouvre de nouveaux horizons



ette réédition du dossier pédagogique réalisé par le service des Archives départementales sur « Le commerce triangulaire et la traite négrière rochelaise » est l'occasion d'enrichir un outil de travail dont le succès repose à la fois sur l'importance du sujet et sur ses qualités didactiques.

En organisant judicieusement les différents documents, parfois nouveaux, dont nous disposons, ce dossier permet de développer un enseignement autour de la séance pédagogique proposée aux Archives départementales.

La France peut s'enorgueillir d'être le seul pays à avoir reconnu la traite négrière et l'esclavage comme un crime contre l'humanité. En instituant, en 2006, une Journée nationale des mémoires de la traite, de l'esclavage et de leur abolition, Jacques Chirac, alors Président de la République, avait souhaité que « au-delà de l'abolition, l'ensemble de la mémoire de l'esclavage longtemps refoulée entre dans notre histoire ».

Etant donné l'importance du commerce triangulaire à La Rochelle, au XVIII^e siècle principalement, il est utile de chercher à mieux le connaître pour pouvoir mieux comprendre. Comme il est nécessaire de rester d'une vigilance sans concession sur tout symptôme de survivance et de résurgence de l'esclavage sur notre planète.

Le Département de la Charente-Maritime est fier de participer à ce travail essentiel de mémoire et de veille.

Dominique BUSSEREAU

Président du Conseil général de la Charente-Maritime
Député de la Charente-Maritime
Ancien Ministre



PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Commencée au début du ^{xvi}^e siècle avec l'arrivée des premiers esclaves africains en Amérique en 1502, la traite transatlantique aura imposé jusque dans les années 1880 un transfert massif de population et marqué une intensification sans précédent de l'esclavage. 11 à 12,7 millions d'êtres humains en auraient été victimes, dont 6 millions durant le seul ^{xviii}^e siècle. Ainsi, le siècle des Lumières apparaît comme « l'âge d'or » de la traite négrière, totalement intégrée dans un commerce colonial triangulaire qui exportait armes et produits manufacturés divers pour importer en Europe café, thé, cacao, indigo, et surtout sucre puis, un peu plus tard, tabac. Le commerce des esclaves noirs aura été un maillon essentiel dans les échanges transatlantiques qui furent le moteur du développement économique européen au ^{xviii}^e siècle. Ce qu'on nomme précisément la traite n'est en fait que la courte période de quelques mois, durant laquelle se réalise le troc des « marchandises permises » contre les esclaves noirs. Pour avoir une vision d'ensemble de ce que fut ce drame humain, il faut y ajouter les conditions de la traversée de l'Atlantique, le « middle passage », et aussi les conditions de vie dans les plantations.

DES PROFITS DIFFICILES À CHIFFRER

Malgré l'abondance des documents à l'époque des Lumières, il demeure très difficile de déterminer l'importance réelle des profits tirés du trafic négrier. Certains auteurs cherchent à en minimiser les taux, les estimant de 5 à 7 % par an pour la France, soulignant la longueur des circuits (un voyage triangulaire ne dure pratiquement jamais moins d'un an, les retours de marchandises s'étalent parfois sur dix ans ou plus), l'importance des investissements et des risques, la complexité des montages financiers. Et pourtant les exemples de voyages réussis ne manquent pas, où les taux de profit montent à 100 ou 150 %. Au total, de grandes fortunes se sont bâties sur le commerce triangulaire, comme en témoignent les fastueux hôtels des armateurs de Nantes, de Bordeaux ou de La Rochelle.

LA ROCHELLE DANS LA TRAITE NÉGRÈRE

Les premières traces d'expédition négrière rochelaise apparaissent à la fin du ^{xvi}^e siècle, mais comme pour l'en-

semble de la France, le plein essor se situe après l'ouverture de la traite aux particuliers, en 1716. À partir de 1750, et davantage encore de 1775 à 1789, les armateurs rochelais s'engagent toujours plus dans la traite négrière. En 1789, La Rochelle est devenue le deuxième port négrier français après Nantes, mais au prix d'une moindre diversification des activités. Surtout, les négociants rochelais ont massivement investi à Saint-Domingue, où ils sont devenus planteurs. Ils cherchaient par là à cumuler un contrôle aussi large que possible de la production et des circuits d'échange des produits coloniaux, plaçant de fait le commerce des esclaves noirs au cœur de leur stratégie commerciale. Mais c'était au détriment des relations avec les autres Antilles françaises.

LA FIN DU COMMERCE TRIANGULAIRE

Ainsi s'explique la grande vulnérabilité du commerce rochelais aux événements de la période révolutionnaire, en France et à Saint-Domingue. Dès 1789 un groupe de pression s'est organisé, représenté par Jean-Baptiste Nairac, pour convaincre l'Assemblée de maintenir l'esclavage dans les colonies. Le vote de l'abolition en sera retardé, mais à Saint-Domingue l'insurrection des esclaves, à partir de 1791, provoque des faillites en cascade. Beaucoup de négociants rochelais ne s'en relèveront pas. En février 1794, la Convention abolit l'esclavage et interdit la traite, mais Napoléon 1^{er} les rétablit en 1802. Contrairement à ce qu'on a pu observer dans les autres ports français, en particulier à Nantes, il n'y aura pas à La Rochelle de reprise de la traite négrière après 1802. Sous la pression de l'opinion publique et de la puissance britannique, la France dut mettre en place après 1815 des réglementations qu'elle n'appliquait que très mollement. L'abolition définitive n'intervint qu'en 1848, 15 ans après la Grande-Bretagne.

Ce nouveau dossier pédagogique, enrichi de sources pour certaines récemment entrées aux Archives départementales, présente une sélection de documents accompagnés de suggestions d'exploitation pédagogique. Il fournit les éléments d'une approche concrète de quelques questions qui peuvent être complétées par une visite du musée du Nouveau Monde, rue Fleuriau, à La Rochelle, et par une étude de la vie quotidienne dans les plantations en lien avec le service éducatif de ce musée.

Raymond Jousmet

Professeur d'Histoire-Géographie
Chargé du service éducatif des Archives départementales

1 Quelle était l'importance de cette activité à La Rochelle ? p.1

- DOC 1-1** Le port de La Rochelle vu de la petite rive. XVIII^e siècle. Arch. dép. Char. - Mar. 1 Fi La Rochelle 173. p.1
- DOC 1-2** Pourcentage de la traite dans les voyages commerciaux des navires armés à La Rochelle de 1775 à 1792. p.2
Graphique d'après Deveau J. M. *La traite rochelaise* ; Paris, éd. Karthala, 1990.
- DOC 1-3** Tableau du commerce actuel de la traite des Noirs dans les divers ports de France (1783-1785). Arch. dép. Char. - Mar. 41 ETP 210/6543. p.3
- DOC 1-4** Tableau des navires armés dans le port de la Rochelle pour faire la traite des Noirs à la côte d'Afrique depuis le 13 octobre 1763 jusqu'au 20 août 1766. Arch. dép. Char. - Mar. 41 ETP 210/6531. p.4
- DOC 1-5** Portrait de l'armateur Jacques Rasteau, directeur de la Chambre de commerce en 1734. Coll. Chambre de commerce de La Rochelle. Cliché. Arch. dép. Char. - Mar. p.5
- DOC 1-6** Portrait peint de l'armateur Pierre-Gabriel Admyrauld, directeur de la Chambre de commerce en 1781. p.5
Coll. Chambre de commerce de La Rochelle. Arch. dép. Char. - Mar.
- DOC 1-7** La Bourse de commerce où étaient passées beaucoup de transactions. Vue actuelle de la cour intérieure. Arch. dép. Char. - Mar. p.5
- DOC 1-8** Déclaration des intéressés au navire La Betsy, 14 juillet 1777. Arch. dép. Char. - Mar. B 5773. p.6
- DOC 1-9** Le navire négrier *Le Saphir*. Ex voto. 1741. Huile sur toile. Conservée à la cathédrale de la Rochelle. Arch. dép. Char. - Mar. p.8

FICHE D'ACTIVITÉ

2 L'équipage d'un navire et les conditions de vie à bord. p.9

- DOC 2-1** *Histoire des services à la mer et dans les ports*, de Claude Vincent Polony. 1756 - 1828. Arch. dép. Char. - Mar. 4 J 4311/1. p.10
- DOC 2-2** Vue du navire *les Trois frères* et de la corvette *le Cerf volant* appartenant aux armateurs Rasteau frères. Estampe. XVII^e siècle. Coll. Musée de La Rochelle. p.10
- DOC 2-3** *Contrat d'engagement de Jean Escubard en qualité de capitaine du navire le Solide, armé par Jacques Carayon, pour un voyage à la Côte d'Or.* Arch. dép. Char. - Mar. B 5799. p.11
- DOC 2-4** Rôle d'équipage du navire *le Solide*. Premières pages du livre de bord. Arch. dép. Char. - Mar. 4 J 4182. p.12
- DOC 2-5** Inventaire des hardes d'Etienne Joseph Le Clerc, embarqué comme mousse sur le *Nairac*, le 16 octobre 1771, décédé en mer, le 16 octobre 1772, à l'âge de quinze ans. Arch. dép. Char. - Mar. B 5876. p.13
- DOC 2-6** Procès-verbal des vivres du navire *l'Iris*, 5 juin 1785. Arch. dép. Char. - Mar. 4 B 5785. p.14-16

FICHE D'ACTIVITÉ

3 Dans quelles conditions les esclaves voyageaient-ils ? p.17

- DOC 3-1** Captifs dansant sous la contrainte durant la traversée. p.17
Gravure tirée de : GREHAN, Amédée : *La France maritime T3*, chez Postel, Paris, 1837. Arch. dép. Char. - Mar. MF. 993.
- DOC 3-2** Entassement des captifs à bord des navires négriers. *Histoire du commerce homicide appelé Traite des noirs, ou cri des Africains contre les Européens, leurs oppresseurs*, par Thomas Clarkson [...]1822. Coll. Musées de La Rochelle. MNM.1989.9.3. p.18
- DOC 3-3** Inventaire général des agrès, apparaux et ustensiles du navire *l'Hénoc* de La Rochelle, de retour de la côte de Guinée. p.19
Affiche pour la vente du navire. Arch. dép. Char. - Mar. B 5743.
- DOC 3-4** Coupe intérieure de la frégate *l'Iris*. *Service historique de la Défense, Rochefort*. 2G4-1. p.20-21
- DOC 3-5** Procès-verbal dressé à bord du vaisseau *l'Iris* pour le décès de quatre « nègres, pièces d'inde », le 24 décembre 1784. Arch. dép. Char. - Mar. B 5785. p.22
- DOC 3-6** Dessin du navire *la Reine de Podor* sur la page de garde du cahier de correspondance du capitaine du navire avec son second, durant les opérations de traite de *La Reine de Podor*. (98 lettres). Arch. dép. Char. - Mar. 4 J 4297. p.23
- DOC 3-7** Une révolte à bord du navire *la Reine de Podor*. p.24
Histoire des services à la mer et dans les ports de Claude Vincent Polony. Arch. dép. Char. - Mar. 4 J 4311/1 p. 79 à 81.

FICHE D'ACTIVITÉ

4	Une entreprise à risques ... qui peut rapporter gros.	p.25
	DOC 4-1 L'abondance répand des espèces monnayées pour échange de ballots renfermant des épicereries et marchandises des Indes. Gravure tirée de l' <i>Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes</i> de l'abbé Guillaume-Thomas Raynal, T VIII. 1783. Arch. dép. Char. - Mar. PF 2453.	p.25
	DOC 4-2 Déclaration d'arrivée du navire <i>le Solide</i> au Cap, 25 juin 1788. Extrait du registre du greffe de l'amirauté du Cap. Arch. dép. Char. - Mar. B 5798.	p.26
	DOC 4-3 Etat des navires du port de La Rochelle et du montant de leur chargement pris par les Anglais, 1745. Arch. dép. Char. - Mar. 41 ETP 119-121/3008.	p.28
	DOC 4-4 Compte de vente faite au Cap par Poupet frères et compagnie de 499 têtes de Nègres formant la cargaison introduite par le navire <i>Le Bellier</i> , 1 ^{er} juin 1785. Arch. dép. Char. - Mar. 245 J fonds Magué-Margotteau.	p.29
	DOC 4-5 Etat des expéditions de La Rochelle pour Guinée et du prix auquel est revenu le tonnage par chaque tête de noir (1786-1789). Arch. dép. Char. - Mar. ETP 210/6545.	p.30
	DOC 4-6 Registre du ½ pour cent du port de La Rochelle, article n° 54, 31 décembre 1787, navire l' <i>Uranie</i> . Arch. dép. Char. - Mar. C 187.	p.31
	FICHE D'ACTIVITÉ	

5 Comment la traite négrière s'est-elle arrêtée ?

	DOC 5-1 Partie de l'habitation de la famille Fleuriau, près de La Grande Rivière sur le plan de Cul de Sac à Saint-Domingue. Dessin à la plume aquarellé. xviii ^e siècle. Arch. dép. Char. - Mar. 5 Fi Saint-Domingue 1.	p.33
	DOC 5-2 <i>La Nature nourrissant à la fois un enfant blanc et un enfant noir, regarde avec compassion les Nègres esclaves maltraités.</i> Gravure extraite de l' <i>Histoire philosophique et politique des établissements du commerce des Européens dans les deux Indes</i> . T4, Genève, Libraires associés, 1783. Arch. dép. Char. - Mar. P.F. 2453.	p.34
	DOC 5-3 Lettre à P. G. Van Hoogwerff, 28 avril 1792. Arch. dép. Char. - Mar. 4J2848.	p.35
	DOC 5-4 Lettre de Jacques Hérard, cousin de la veuve Aimé Fleuriau de Bellevue à sa cousine du 25 mars 1793. Arch. dép. Char. - Mar. 255 J. Bellevue dans l'île de Saint-Domingue est le domaine où était cultivée et raffinée la canne à sucre. Jean-Baptiste Arnaudeau est le neveu de Fleuriau et le gestionnaire de la plantation.	p.36
	FICHE D'ACTIVITÉ	

Quelle était l'importance de cette activité à La Rochelle ?

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la traite rochelaise génère une intense activité. Outre la foule des manutentionnaires et transporteurs (crocheteurs, portefaix ou voituriers) occupée au chargement, déchargement et stockage des marchandises, qui s'active sur le port (**doc 1-1**), il faut considérer aussi les cabaretiers et les logeurs, qui hébergent les équipages en attendant leur départ, et encore les fournisseurs qui produisent pour l'avitaillement des na-

vires et l'exportation des « marchandises permises » vers l'Afrique. Du notaire au greffier de l'Amirauté en passant par le commissaire du roi ou l'employé de la chambre de commerce, toute une administration encadre le négoce. Il faudrait aussi prendre en compte l'impact sur l'activité des chantiers navals, les multiples raffineries de sucre et autres ateliers de transformation des produits coloniaux. La traite négrière est devenue une activité essentielle à la prospérité rochelaise.

DOC 1-1 ▲

Le port de La Rochelle vu de la petite rive. XVIII^e siècle.
Arch. dép. Char.-Mar.
1 Fi La Rochelle 173.



Le «Tableau du commerce actuel de la traite des noirs» (doc 1-3) nous donne l'importance de cette activité à La Rochelle en 1783-1784 comparée à celle des principaux ports français. Beaucoup plus détaillé, le «Tableau des navires armés dans le port de La Rochelle» de 1763 à 1766 (doc 1-4) permet aussi de repérer les ports de traite, les lieux de vente (tous situés à Saint-Domingue) et de calculer la mortalité des Noirs durant la traversée de l'Atlantique.

Les armateurs rochelais (on en compte environ 70) se sont ainsi imposés comme des figures incontournables de la cité rochelaise. Jacques Rasteau (1680 – 1756) dirigea ainsi la chambre de commerce de 1734 à 1738. La traite négrière représentait un tiers de ses armements, et si l'on ajoute le commerce direct avec Saint-Domingue, le commerce transatlantique représentait 80 % de son activité. Pierre-Gabriel Admyrault (1723 – 1782), dont les activités étaient plus diversifiées, dirigea la chambre de commerce en 1781-82. Leurs portraits (doc 1-5 et 1-6) témoignent du statut social élevé qu'ils atteignirent. La Chambre de commerce suivait donc avec la plus grande attention l'évolution de la traite négrière et ses aléas. C'est ainsi qu'elle a produit une

masse considérable de documents, dont de nombreux tableaux statistiques qui nous permettent de mieux estimer l'importance de la place rochelaise dans la traite négrière nationale (doc 1-3 et 1-4) et qui illustrent déjà comment les esclaves noirs sont assimilés à des marchandises.

L'organisation d'un voyage de traite comporte des opérations assez complexes. Les investissements nécessaires sont considérables, et le plus souvent plusieurs personnes s'associent pour réunir les fonds nécessaires. Cela permet aussi de répartir les risques au cas où le voyage ne réussirait pas. Pour plus de sécurité, les armateurs ont également recours à l'assurance, aussi bien pour le navire que pour la cargaison.

Avant le départ, l'armateur doit encore se rendre auprès des magistrats de l'Amirauté pour déclarer à la fois son intention d'expédier un navire pour la côte de Guinée, la côte d'Angole ou la côte d'Or, signifier son engagement à se soumettre aux règlements en vigueur et déclarer les noms des associés. Ainsi, dans l'armement de *La Betsy* de juillet 1777 (doc 1-8), outre l'armateur principal, Pierre-Jean Van Hoogwerff, on compte 15 associés, dont le capitaine du navire.

DOC 1-2

DOC. 1-2

VOIR FICHE ACTIVITÉ

Tableau Du Commerce actuel de la Traite Des noirs dans les Divers Ports de France

Navires Expédiés en 1783	Destination Des voyages	Importation Des noirs avec Colons
19. Navires armés à La Rochelle	17. Côte d'Or	En 1783.
18. Navires armés à La Rochelle	18. Côte d'Or	En 1783.
17. Navires armés à La Rochelle	19. Côte d'Or	En 1783.
16. Navires armés à La Rochelle	18. Côte d'Or	En 1783.
15. Navires armés à La Rochelle	17. Côte d'Or	En 1783.
14. Navires armés à La Rochelle	16. Côte d'Or	En 1783.
13. Navires armés à La Rochelle	15. Côte d'Or	En 1783.
12. Navires armés à La Rochelle	14. Côte d'Or	En 1783.
11. Navires armés à La Rochelle	13. Côte d'Or	En 1783.
10. Navires armés à La Rochelle	12. Côte d'Or	En 1783.
9. Navires armés à La Rochelle	11. Côte d'Or	En 1783.
8. Navires armés à La Rochelle	10. Côte d'Or	En 1783.
7. Navires armés à La Rochelle	9. Côte d'Or	En 1783.
6. Navires armés à La Rochelle	8. Côte d'Or	En 1783.
5. Navires armés à La Rochelle	7. Côte d'Or	En 1783.
4. Navires armés à La Rochelle	6. Côte d'Or	En 1783.
3. Navires armés à La Rochelle	5. Côte d'Or	En 1783.
2. Navires armés à La Rochelle	4. Côte d'Or	En 1783.
1. Navires armés à La Rochelle	3. Côte d'Or	En 1783.

DOC. 1-3

DOC 1-3
Tableau du commerce actuel de la traite des Noirs dans les divers ports de France (1783-1785).
Arch. dép. Char.-Mar. 41 ETP 210/6543.

Le «Tableau des navires armés dans le port de La Rochelle» de 1763 à 1766 permet aussi de repérer les ports de traite, les lieux de vente (tous situés à Saint-Domingue) et de calculer la mortalité des Noirs durant la traversée de l'Atlantique.

▼ DOC 1-4

Tableau des navires armés dans le port de la Rochelle pour faire la traite des Noirs à la côte d'Afrique depuis le 13 octobre 1763 jusqu'au 20 août 1766
Arch. dép. Char.-Mar. 41 ETP 210/6531

Ce « Tableau du commerce actuel de la traite des noirs » donne l'importance de cette activité à La Rochelle en 1783-1784 comparée à celle des principaux ports français.

1531

Tableau des navires armés dans le Port de la Rochelle pour faire la traite des Noirs à la côte d'Afrique depuis le 13. 10. 1763. jusqu'au 20. août 1766.

Sçavoir.

Date des départes	Noms des Navires	Noms des armateurs	Ports de la traite	Ports où ont vendus	Date de l'arrivée dans la colonie	Nombre des Noirs traités	Nombre des Noirs introduits
13. 10. 1763	La Susanne Marguerite	M. Nourac	Inde	S. Marc	8. Juillet 1764	318.	306.
27. août 1764	Le Bigeon	M. Juhre	Inde de la Côte d'Or	S. Marc	6. Juin 1765	100.	96.
14. 9. 1764	L'Elle	M. Boudier	Angole	au Cap	15. 7. 1766	360.	297.
17. 8. 1765	Le Constant	M. L. Baston	Inde	au Cap & Marc	19. 8. 1766	296	266.
19. Juin 1765	Leux Caspica	M. B. Seignette	Inde	au Cap et au p. au Cap	2. mai 1766	312	224.
11. Juin 1765	La Susanne Marguerite	M. Nourac	Inde	au Cap	15. Juin 1766	295	255
						1691.	1444

Navires Partis

27. août 1765	L'Henriette	M. Juhre	Inde de la Côte d'Or			120.
11. 9. 1765	La Suédoise	M. Manie	Inde			680
20. août 1766	Le Debat	M. a. Belin	Angole			240
17. May 1766	Leux Joux	M. Boudier				220
12. août 1766	La Fauvette	M. Manie	Angole			200
20. 8. 1766	La Nada	M. Nourac	Le Cap			300

Navire en armement.

Le Surrio M. Juhre Angole 400

1100

Orde de la chambre de commerce de la Rochelle le 19. 7. 1766

J. Carayon & Co. Bureau & Audouin

A. G. G. G. G. G.

1531

DOC. 1-4

▼ DOC 1-5

Portrait de l'armateur Jacques Rasteau, directeur de la Chambre de commerce en 1734. Coll. Chambre de commerce de La Rochelle. Cliché. Arch. dép. Char.-Mar.



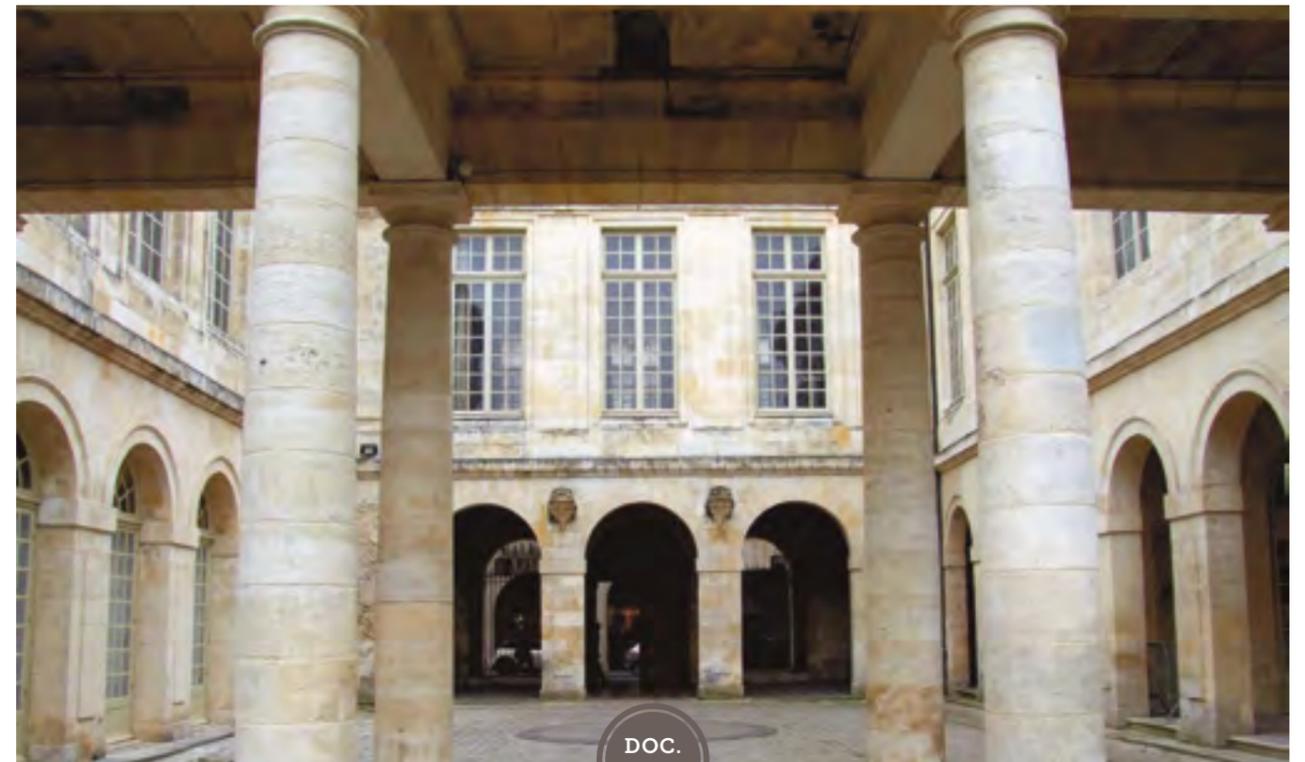
DOC. 1-5

▼ DOC 1-6

Portrait peint de l'armateur Pierre-Gabriel Admyrauld, directeur de la Chambre de commerce en 1781. Coll. Chambre de commerce de La Rochelle. Cliché. Arch. dép. Char.-Mar.



DOC. 1-6



DOC. 1-7

▲ DOC 1-7

La bourse de commerce où étaient passées beaucoup de transactions. Vue actuelle de la cour intérieure. Cliché. Arch. dép. Char.-Mar.

DOC.
1-8

Du 14 juillet 1777.
Déclaration des intéressés
au Navire La Betsy
capitaine Tourneur
armateur M. Vanhoogwerff
3^{ème} voyage à la
côte d'Or

Aujourd'hui quatorze juillet
mil sept cent soixante dix sept par devant
nous Pierre Etienne Louis Harouard
Ecuyer & en présence Du Procureur Du Roi
Sudit siège, à comparu en sa personne
Le Sieur Pierre Jean Vanhoogwerff négociant
demeurant en cette ville Propriétaire en partie
et armateur Du Navire La Betsy. Du port
de cent quatre vingt tonneaux ou environ
qui nous a dit qu'il vient d'armer pour la
troisième fois le dit navire pour aller faire
la traite des noirs à la côte d'Or, qu'il a chargé
de marchandises et muni de toutes les choses
nécessaires à ce voyage et qu'il en a confié le
Commandement au Sieur Charles Tourneur
capitaine de navire, que dans cet armement
mise hors et Cargaison il a intéressé le Sieur
Etienne Belin négociant de cette ville pour
douze quatre vingt seize; les sieurs Souyet
frères du cap pour dix quatre vingt seize;
le sieur Charles Valets négociant de cette



—
VOIR
FICHE
ACTIVITÉ
—

▲ DOC 1-8

Déclaration des intéressés au navire La Betsy,
14 juillet 1777
Arch. dép. Char.-Mar. B 5773.

◀ Transcription du document 1-8

Du 14 juillet 1777
déclaration des intéressés
au navire La Betsy
capitaine Tourneur
armateur M. Vanhoogwerff
3^{ème} voyage à la
côte d'Or

Aujourd'hui quatorze juillet mil sept cent soixante dix sept par devant nous Pierre Etienne Louis Harouard, Ecuyer, en présence de Procureur de Roi di dit siège, à comparu en sa personne le sieur Pierre Jean Vanhoogwerff négociant demeurant en cette ville Propriétaire en partie et armateur du navire La Betsy du port de cent quatre vingt tonneaux ou environ qui nous a dit qu'il vient d'armer pour la troisième fois le dit navire pour aller faire la traite des Noirs à la côte d'Or, qu'il l'a chargé de marchandises et muni de toutes les choses nécessaires à ce voyage et qu'il en a confié le commandement au Sieur Charles Tourneur, capitaine de navire, que dans cet armement mise hors et cargaison, il a intéressé le sieur Etienne Belin, négociant de cette ville pour douze quatre vingt seize; les Sieurs Poupet Frères, du Cap, pour six quatre vingt seize; le sieur Charles Valets, négociant de cette ville pour six quatre vingt seize; le sieur Charles Tourneur capitaine du dit navire pour six quatre vingt seize; les Sieurs Bruneaud frères et fils de Bordeaux pour dix quatre vingt seize;

le Sieur Pierre Ferray de Rouen pour six quatre vingt seize; le Sieur Parchal de Lattre d'Abbeville pour six quatre vingt seize; le Sieur Nicolas Schauff de cette ville pour quatre quatre vingt seize; les Sieurs J. Carayon et fils aussi de cette ville pour quatre quatre vingt seize; le sieur Jean Baptiste Nairac de cette ville pour quatre quatre vingt seize; le Sieur Nicolas Suidre, de cette ville, pour trois quatre vingt seize; les Sieurs E. et N. Weiss et fils de cette ville, pour trois quatre vingt seize; le sieur G. Benoist, de cette ville, pour deux quatre vingt seize; Les sieurs Blanchet et compagnie, de cette ville, pour deux quatre vingt seize; les sieurs N. Weis et Louis Fort, de cette ville pour deux quatre vingt seize; et lui dit sieur Vanhoogwerff y reste intéressé pour le surplus qui est vingt deux quatre vingt seize, ce qui fait au total quatre vingt seize quatre vingt seize, totalité du dit armement mise hors et cargaison, et ayant intérêt que cela soit connu et publié et voulant d'ailleurs satisfaire aux ordonnances et règlements du roi à ce sujet le dit sieur Vanhoogwerff nous fait la présente déclaration, laquelle il a tout présentement affirmé sincère et véritable par le serment que nous lui avons fait faire la main levée à ce requis ont il a demandé acte que nous lui avons octroyé pour lui valoir et servir ce que de raison et a signé.

DOC.
1-9



—
VOIR
FICHE
ACTIVITÉ
—

▲ **DOC 1-9**

Le navire négrier *Le Saphir*.

Ex voto.1741. Huile sur toile, conservée
à la cathédrale de la Rochelle.

Cliché. Arch. dép. Char.-Mar.

L'équipage d'un navire et les conditions de vie à bord

Entre le départ de la rade rochelaise et le retour au port, une expédition de commerce triangulaire durait rarement moins d'un an. La campagne du navire les *Trois Frères* (**doc 2-1**), qui se déroule sans incident, se situe dans la durée moyenne, de 16 à 17 mois. Il s'agit là d'un exemple de voyage réussi qu'on pourrait qualifier de courant à de nombreux points de vue : la taille du navire et le nombre d'hommes d'équipage, le trajet et le choix des escales et mouillages, le nombre de Noirs embarqués. Cette expédition a néanmoins quelques aspects particuliers. Le nombre de Noirs décédés est un peu plus élevé qu'à l'ordinaire, même si l'on connaît des exemples de mortalité bien supérieure. De plus, la tempête essuyée au retour, sur les côtes françaises, a nécessité de faire couper le grand mât.

Si l'expédition du navire le *Solide* s'acheva au contraire de manière désastreuse pour l'armateur, les documents présentés ici illustrent également des aspects très répandus. Le rôle d'équipage (**doc 2-4**) qui totalise 42 personnes, nous livre une image complète de la diversité des métiers et des fonctions nécessaires à la bonne marche d'un navire. La hiérarchie des appointements révèle en outre le très large éventail des situations sociales.

L'inventaire des vêtements du jeune mousse Etienne Joseph Le Clerc, mort au cours d'un voyage, (**doc 2-6**) nous révèle concrètement l'état de dénuement des plus défavorisés de l'équipage. Le contrat d'engagement du capitaine, Jean Escubard, est aussi représentatif du cas général (**doc 2-3**). Outre le

montant mensuel de la paye, il prévoit un pourcentage sur la vente des Noirs à Saint-Domingue et le droit de «traiter» un Noir pris sur la cargaison, c'est-à-dire d'en revendre un pour son bénéfice personnel. Si le capitaine était toujours intéressé à la vente des esclaves, la forme de cet intéressement pouvait varier. Dans de nombreux contrats il était accordé au capitaine et aux officiers, à la place du pourcentage prévu dans cet exemple, le droit d'acheter et vendre des Noirs pour leur profit, au titre de la «pacotille» du navire. Une clause est également prévue en cas de décès du capitaine.

La nourriture et l'état de santé des hommes, passagers ou équipages, était un problème constant des voyages transatlantiques, le récit du voyage du navire les *Trois Frères* en témoigne. Pour prévenir les risques de maladies et d'épidémies, comme aussi les tentations des armateurs de réduire les coûts des voyages au péril de la vie des équipages, l'administration royale imposait un contrôle des vivres embarqués et du coffre de chirurgien, en préalable à l'autorisation de départ. Ainsi, le procès-verbal du navire *l'Iris*, établi par le Greffe de l'Amirauté du Cap (**doc 2-7**), nous permet de retrouver un aspect de la vie quotidienne des équipages, par la reconstitution de menus possibles pour les officiers et pour les matelots, moins bien traités, on s'en doute, que les premiers. Le calcul de rations quotidiennes, en poids ou en calories, n'est cependant guère possible, compte tenu des mesures de capacité très spécifiques.



DOC 2-1

Histoire des services à la mer et dans les ports, de Claude Vincent Polony. 1756 – 1828. Arch. dép. Char.-Mar. 4 J 4311/1.

Je partageai, pendant le séjour sur rade avec le second, et un Enseigne, le service auquel obligeait, le chargement des marchandises, des vivres et tous autres préparatifs, nécessaires à la destination des *Trois Frères*, qui était un joli navire à trois mâts, à galerie, de 350 tonneaux et de 58 hommes d'équipage compris l'Etat-major. Un petit Bâtiment lui était adjoint pour corvette, que l'on fit partir en avant, quelques jours après mon entrée à bord. Tout étant prêt, et les temps favorables, nous appareillâmes aussi, et mîmes en mer le **11 juillet 1784**.

Dès les premiers jours de navigation on reconnut que le Bâtiment marchait passablement et avait de bonnes qualités nous eûmes bientôt doublé Finistère : les Iles Canaries et du Cap-vert furent également reconnues et dépassées, par les plus favorables temps, à la suite de quoi, longeant les côtes de Quoja, et Malaguête, sans rien voir, nous joignîmes assez aisément le Cap des Palmes.

Nous mîmes enfin sous voiles après neuf mois de séjour sur la côte, ayant à bord, 500 nègres assortis ; mais la dysenterie, la vérette et des affections scorbutiques y étaient aussi [...].

Les temps toujours assez favorables dans les traversées d'Afrique à l'Amérique occidentale, nous firent voir **St Domingue après 53 jours de navigation**, très désagréable d'ailleurs, par la perte journalière de nos captifs. Le Port au prince fut l'endroit préféré pour la vente de la cargaison, alors réduite à 376 têtes. Il était temps pour moi aussi d'arriver quelque part, car la maladie de peau et l'affection scorbutique, avaient fait de tels progrès qu'il paraissait étonnant même aux chirurgiens que j'eusse pu venir jusque là ; je fus conduit chez un des médecins de la Ville, recevant et traitant les malades à raison de 18 F par jour, qui en me voyant, secoua la tête et ne put dissimuler le mauvais état dans lequel j'étais.

Vers la **fin d'octobre 1785**, le navire se trouvant chargé et prêt d'ailleurs on leva l'ancre, les voiles furent enfin déployées pour le retour en France, et les temps servirent assez, d'abord, notre impatience d'y arriver ; mais vers le banc Terre-neuve, une variété de gros vents du N.E. au S.E. rendirent les routes si désavantageuses, qu'il fallut ensuite un mois pour gagner les Açores, où nous trouvâmes la mer tellement dure et mauvaise, qu'une lame se déployant sur l'arrière du Bâtiment, emporta la galerie et mit à bord plusieurs tonneaux d'eau[...]. A quatre heures du soir le pilote était à bord, et il croyait pouvoir bientôt mettre le navire au mouillage de son Ile, mais le vent ayant calmé plat, il se trouva forcé de jeter l'ancre dans le milieu du courant ; Nous eussions passé là, fort tranquillement le reste de la nuit et sans risques, si le calme eut duré : il en fut autrement ; avec le flot vint aussi une brise de l'Ouest dont la violence et la grosse mer presque en même temps ne permirent pas de tenir. On mouilla successivement deux autres ancres, et toujours nous chassions vers l'Ile d'Onat, où le Bâtiment se serait infailliblement perdu, deux heures plus tard, sans la détermination que prit le capitaine, de faire couper le grand mâst. Dès que nous en fûmes débarrassés, le Bâtiment tint sur ses ancres, et avec le jour, les vents. Ayant appareillé, les voiles de l'avant et de l'arrière suffirent pour nous faire aller bon train, et entrer avant la nuit dans le pertuis. Remouillé devant la Rochelle, **25 décembre 1785**, on commença dès le lendemain à décharger : six jours après, tout était à terre, le Bâtiment amarré dans le port, l'équipage payé et congédié. Cette campagne fut de **17 mois 15 jours**, et me valut, tant, en par-tête qu'appointements, 1904 francs.

VOIR FICHE ACTIVITÉ



DOC 2-2

Vue du navire les *Trois frères* et de la corvette le *Cerf volant* appartenant aux armateurs Rateau frères. Coll. Musée de La Rochelle.

DOC. 2-2

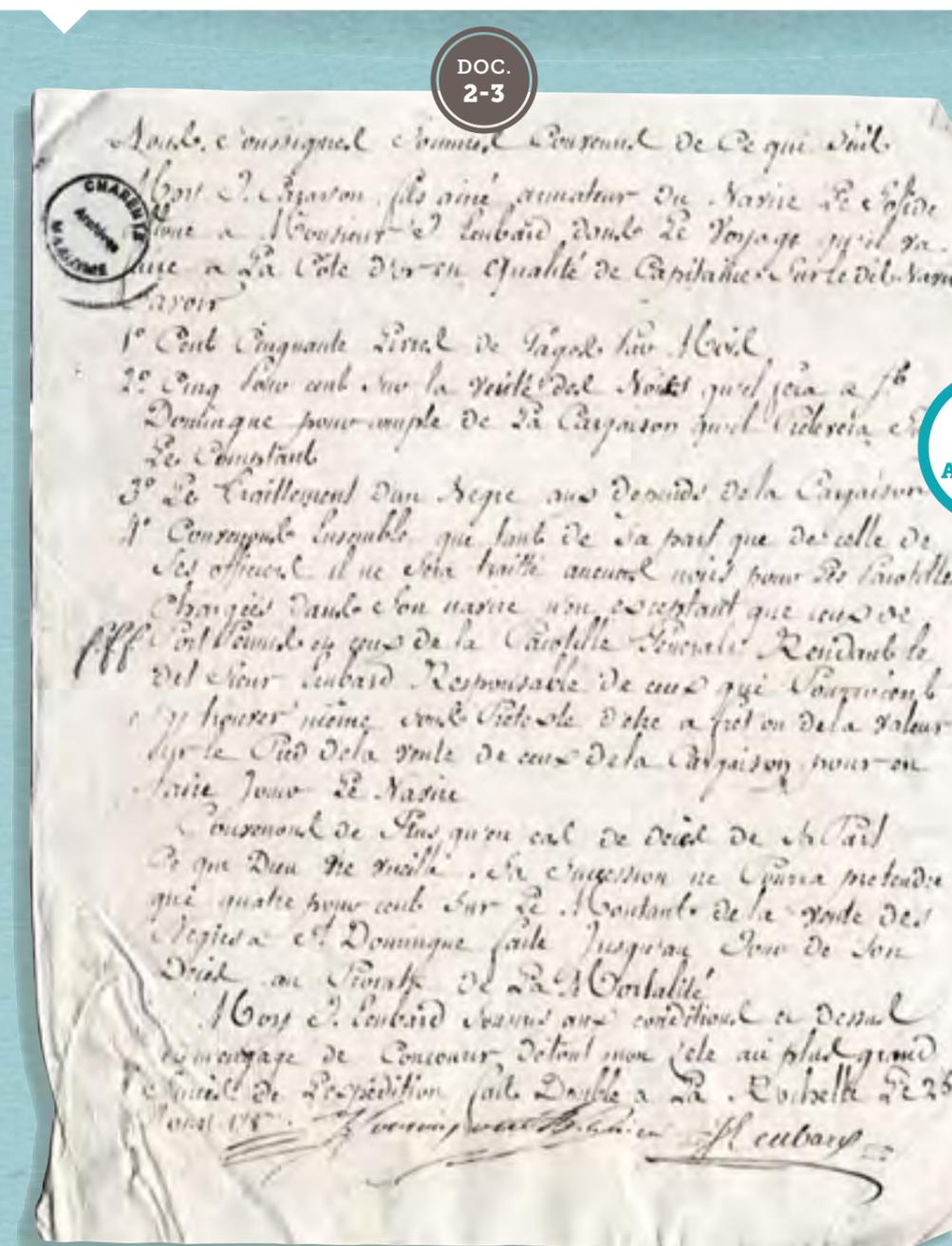
Transcription du document 2-3

Contrat d'engagement du capitaine Jean Escubar

Nous soussignés sommes convenus de ce qui suit. Moi J. Carayon fils aîné, armateur du navire *Le Solide*, alloué à Monsieur J. Escubard ; dans le voyage qu'il va faire à la Côte d'or en qualité de Capitaine sur le dit navire, savoir :

- 1° Cent cinquante Livres de paye par mois.
 - 2° cinq pour cent sur la vente des Noirs qu'il fera à St Domingue pour compte de la cargaison qu'il prélèvera sur le comptant
 - 3° Le traitement d'un Nègre aux dépends dela cargaison
 - 4° convenu ensemble que tant de sa part que de celle de ses officiers, il ne sera traité aucun noir pour la pacotille chargée dans son navire, n'en acceptant que ceux de port permis et ceux de la pacotille générale, rendant le dit sieur Escubard responsable de ceux qui pourraient s'y trouver même sous le prétexte d'être à fret ou de la valeur sur le pied de la vente de ceux de la cargaison pour en faire jouir le navire. Convenons de plus qu'en cas de décès de sa part, ce que Dieu ne veuille, sa succession ne pourra prétendre que quatre pour cent sur le montant de la vente des Nègres à St Domingue faite jusqu'au jour de son décès, au prorata de la mortalité.
- Moi J. Escubard souscrit aux conditions ci dessus et m'engage de concourir de tout mon zèle au plus grand succès de l'expédition.

Fait à La rochelle le 25 juin 1787.



DOC. 2-3

VOIR FICHE ACTIVITÉ

DOC 2-3

Contrat d'engagement de Jean Escubard en qualité de capitaine du navire *le Solide*, armé par Jacques Carayon, pour un voyage à la Côte d'Or. 25 août 1787. Arch. dép. Char. - Mar. B 5799.

▼ DOC 2-4

Rôle d'équipage du navire *le Solide*.
Premières pages du livre de bord.
Arch. dép. Char.-Mar. 4 J 4182.

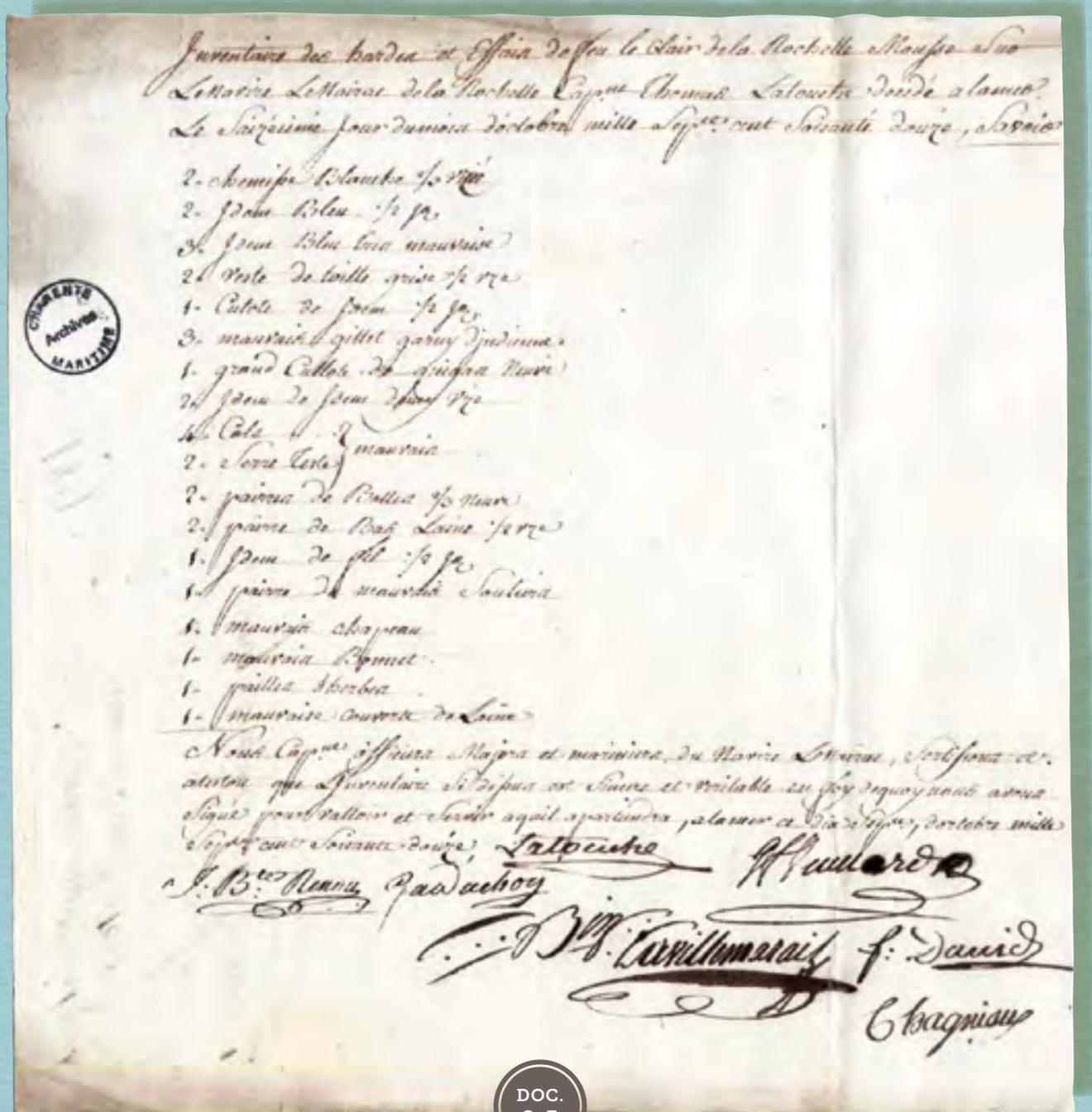
VOIR
FICHE
ACTIVITÉ



DES SIGNATURES émouvantes traces de marins

▼ DOC 2-5

Inventaire des hardes d'Etienne Joseph Le Clerc,
embarqué comme mousse sur le *Nairac*, le 16
octobre 1771, décédé en mer, le 16 octobre 1772,
à l'âge de quinze ans.
Arch. dép. Char.-Mar. B 5876.



DOC.
2-5

Du 5 Juin

Greffes de l'Amirauté du Cap

L'an mil sept cent quatre vingt cinq & le
Cinquiesme jour du mois de Juin, par devant
nous Jean Baptiste Estève, Conseiller du Roi,
Lieutenant Général de l'Amirauté du Cap,
en compagnie du procureur du Roi & d'un
greffier commis de notre juge; Est comparu
le sieur Joseph Michau Capitaine du Navire
l'Iris de la Rochelle; le quel nous a présenté
un état des vivres par lui embarqués pour son
voyage à la Rochelle avec son équipage
composé de quatre vingt hommes tout compris
le quel état certifié & signé de lui & de
ses officiers qui demeurera joint au présent pour
recours & expédition à lui en être délivrés,
comme aussi nous a présenté un certificat du
Sieur Durand Chirurgien Major de cette
Amirauté en date du trente May dernier, par
le quel il atteste que les coffres des
médicaments & des instrumens embarqués par
le comparant, sont suffisamment pourvus
& composés pour son voyage à la Rochelle;
le quel certificat demeurera aussi joint
au présent pour recours. En conséquence
du consentement du procureur du Roi avons
donné acte au dit sieur Michau de la
présentation & affirmation cy dessus,
disant qu'il pourra suivre son voyage avec

DOC.
2-6a

les vivres par lui embarqués remèdes &
instrumens visités par le dit Sieur Durand.
De tout quoi nous avons fait & dicté le
présent procès verbal les jour & an quoy
dessus, & à le dit sieur Michau signé avec
le procureur du Roi, nous & le greffier commis
signé à la minute Michau, J. Estève
& J. G. Greffier commis

DOC 2-6 a

Procès-verbal des vivres
du navire l'Iris, 5 juin 1785.
Arch. dép. Char.-Mar. B 5785.

Transcription du document 2-6 a

Du 5 juin 1785
Procès verbal des vivres
du navire l'Iris
de La Rochelle
Capitaine Joseph Michaud

Greffes de l'Amirauté du Cap

L'an mi sept cent quatre vingt cinq et le cinquième jour du mois de juin, par devant nous Jean Baptiste Estève, Conseiller du Roi, Lieutenant Général de l'Amirauté du Cap, en compagnie du procureur du Roi et du greffier commis de notre juge, est comparu le sieur Joseph Micheau Capitaine du navire l'Iris de La Rochelle; lequel nous a

présenté un état des vivres par lui embarqués pour son voyage à La Rochelle avec son équipage composé de quatre vingt hommes tout compris. Lequel état certifié et signé de lui et de ses officiers qui demeurera joint au présent pour recours et expédition à lui en être délivrées, comme aussi nous a présenté un certificat du Sieur Durand, Chirurgien major de cette amirauté en date du trente may dernier, par lequel il atteste que les coffres des médicaments et des instrumens embarqués par le comparant, sont suffisamment pourvus et composés pour son voyage à La Rochelle. Lequel certificat demeurera aussi joint au présent pour recours. En conséquence du consentement du procureur du Roi avons donné acte au dit Sieur Michau de la présentation et affirmation cy dessus, disons qu'il pourra suivre son voyage avec les vivres pour lui embarqués, remèdes et instrumens visités par le dit Durand. De tout quoi nous avons fait et dicté le présent procès verbal les jour et an que dessus, et à le dit Sieur Michau signé avec le procureur du roi, nous et le greffier commis.

La frégate l'Iris.
Etat des vivres pris en remplacement
pour la traversée d'icy en France, ayant
un équipage de quatre vingt hommes.
Savoir

Cent cinquante barriques d'eau
soixante dix quintaux biscuits
deux mille quatre cent pelletées de poids
trois barriques fèves pesant ensemble 1000^l
trois quintaux morue
neuf barils ou quarts de boeuf
deux tierçons lard
vingt quatre barriques vin
une barrique sel
deux quarts vinaigre
trois frequins beurre
quatre panniers } huit d'olives
quatre caves }
trois barbançons }
Six barils farine
Six barriques vin de table
mouton
cochons
volailles
maïs
foin
un quart lentilles
un quart ris
racines
légumes, fruits &c.
oignons
ails
echalottes &c.
une barrique d'eau de vie
Nous soussignés capitaine, officiers majors &
mariniers du navire l'Iris de La Rochelle,
certifions les vivres cy dessus dénommés
être embarqués à bord dudit navire le deux
juin mil sept cent quatre vingt cinq. Signés
Michaud, M. Berrade, j. Constantin, Mainaud,
Gervais, Rosé, Suire, Mounier.

DOC 2-6 b

Procès-verbal des vivres du navire l'Iris,
5 juin 1785. Arch. dép. Char.-Mar. B 5785.

Transcription du document 2-6 b

Suit la teneur de l'état des vivres et du
certificat du coffre de chirurgien.
La frégate l'Iris. Etat des vivres pris en
remplacement pour la traversée d'icy en
France; ayant un équipage de quatre vingt
hommes.
Savoir

Cent cinquante barriques d'eau
soixante dix quintaux biscuits
deux mille quatre cent pelletées de poids
trois barriques fèves pesant ensemble
1000 livres
trois quintaux morue
neuf barils ou quarts de boeuf
deux tierçons lard
vingt quatre barriques vin
une barrique sel
deux quarts vinaigre
trois frequins beurre
quatre panniers, quatre caves, trois
barbançons huile d'olive
six barils farine
six barriques vin de table
mouton
cochons
volailles
maïs
foin
un quart lentilles
un quart ris
racines
légumes, fruits
oignons
ails
echalottes
une barrique d'eau de vie

Nous soussignés capitaine, officiers majors
et mariniers du navire l'Iris de La Rochelle,
certifions les vivres cy dessus dénommés
être embarqués à bord du dit navire. En foi
de quoi avons signé le présent pour valoir
et servir en tant que de besoin ; à bord du
dit navire le deux juin mil sept cent quatre
vingt cinq. Signés Michaud, M. Berrade,
j. Constantin, Mainaud, Gervais, Rosé,
Suire, Mounier.

Dans quelles conditions les esclaves voyageaient-ils ?

La traversée de l'Atlantique par les esclaves noirs, que les anglo-saxons ont appelé le «*middle passage*», a fait l'objet d'une abondante bibliographie. Cette production s'est beaucoup appuyée sur des récits et illustrations abolitionnistes de la première moitié du XIX^e siècle, comme *La France maritime* d'Amédée Gréhan et ses illustrations, publiées en 1837-1842, (**doc 3-1**) ou le célèbre plan de Thomas Clarkson de 1822 (**doc 3-2**). Les documents du XVIII^e siècle, peu suspects d'un engagement propagandiste, permettent de confirmer ou de nuancer les aspects les plus décriés des conditions de vie faites aux Noirs durant la traversée. Ainsi la coupe du navire l'*Iris*, de La Rochelle (**doc 3-4**) confirme en partie le plan de Clarkson. De même, parmi la multitude des outils et ustensiles du navire le Hénoc, vendus au retour de son voyage à la côte de Guinée, la mention des «fers à nègres» (**doc 3-3**) ou quelques indices du récit de Claude Vincent Polony (**doc 3-6**) confirment dans quelles conditions les esclaves traversaient l'océan.

Tous les documents concordent pour indiquer une mortalité assez élevée, souvent entre 10 et 20 %. Durant la traversée de l'Atlantique, parfois même pendant la période de traite, tout décès de Noir devait

faire l'objet d'un procès-verbal, destiné à servir de justificatif à l'armateur au moment du bilan financier du voyage. Ce procès-verbal de décès (**doc 3-5**) permet de faire sentir de manière concrète que le statut d'esclave entraîne la perte de la qualité d'être humain. De nombreux indices nous montrent que les esclaves Noirs sont considérés exactement comme une marchandise : ils sont désignés comme « pièce d'Inde », ils « appartiennent à la cargaison », ils sont estampillés à la marque du navire à la fesse ou au bras, comme le sont les sacs et les tonneaux de marchandises de retour.

Néanmoins, et Claude Vincent Polony en témoigne indirectement quand il voit « en eux presque toute [sa] fortune », les Noirs faisaient l'objet des attentions dues à une marchandise de luxe. Ils étaient régulièrement examinés, nettoyés et soignés par le chirurgien du bord. On les nourrissait de soupe de fève, on les faisait monter régulièrement sur le pont du navire pour prendre l'air, marcher un peu. Descendre dans l'entrepont, ou les surveiller lorsqu'ils prenaient l'air, constituaient des moments à hauts risques, comme en témoigne le récit de la révolte des esclaves sur le navire la *Reine de Podor* (**doc 3-6**).

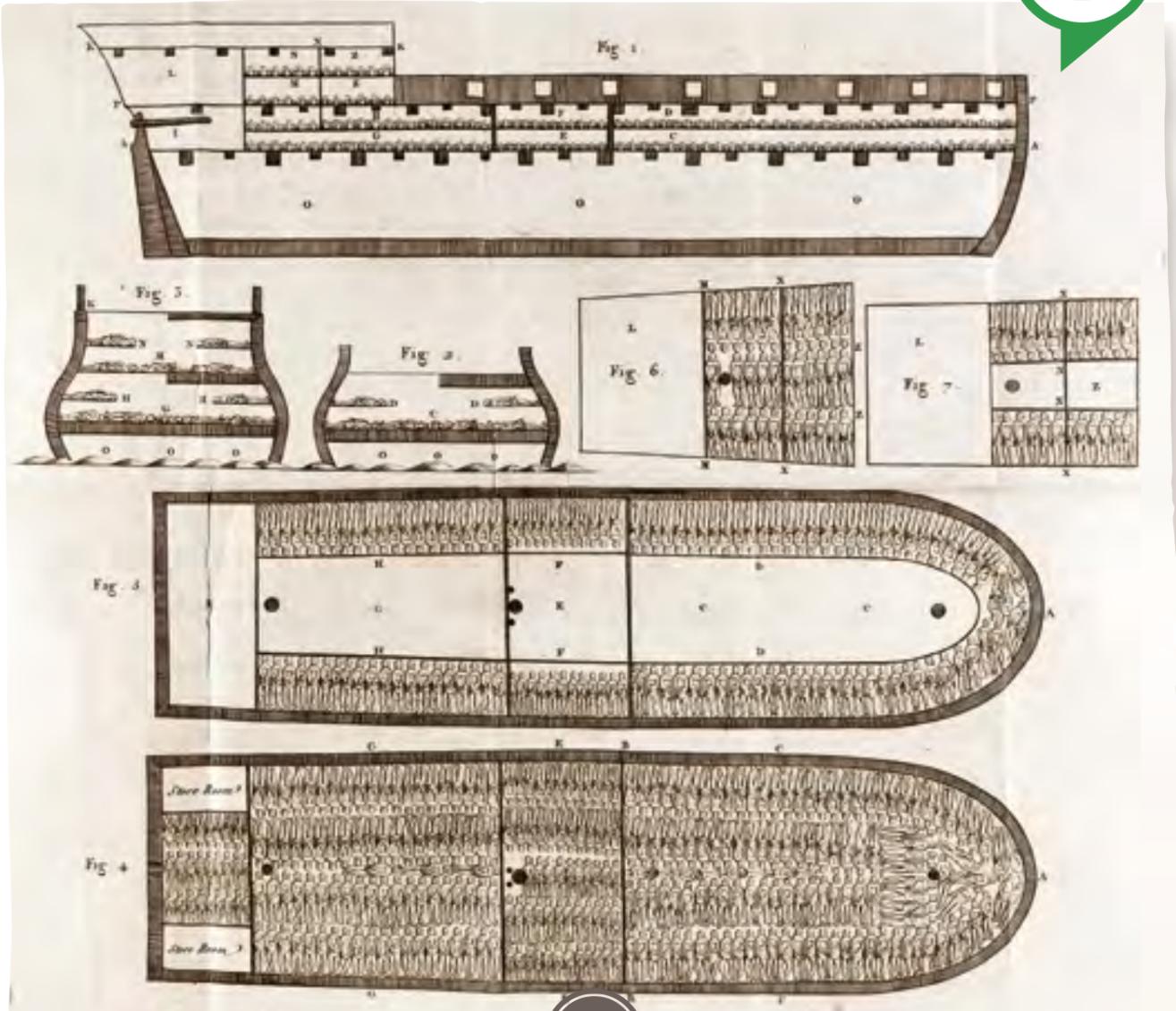


◀ **DOC 3-1**
Captifs dansant sous la contrainte durant la traversée.
Gravure tirée de :
GREHAN, Amédée :
La France maritime T3,
chez Postel, Paris, 1837.
Arch. dép. Char.-Mar.
MF. 993.

DOC.
3-1

DOC 3-2
Entassement des captifs à bord des navires négriers.
Histoire du commerce homicide appelé Traite des noirs, ou cri des Africains contre les européens, leurs oppresseurs, par Thomas Clarkson [...] 1822. Coll. Musées de La Rochelle. N° d'inventaire : MNM.1989.9.3.

VOIR FICHE ACTIVITÉ



DOC. 3-2

INVENTAIRE GENERAL

DES AGRES, APPAREUX ET USTENSILES DU NAVIRE L'HÉNOC, de la Rochelle, de retour de la Côte de Guinée, après Agis & Apparus fait tant à bord dudit Navire que dans deux Magasins à la Rochelle & à Rochefort.

VOIR FICHE ACTIVITÉ

SCAVOIR.

L

1. Canon de fer de 6 livres.
2. idem. De 4.
3. Pierriers de fer en petits Canons.
4. Boulets de fer. 162. ditto. De 4.
5. Boulets d'une livre pour pierriers.
6. Boulets de 2, 4 & 6 liv. 22. Pains de Canon.
7. Mitrailles. 14. Couffins. 16. Coins de mit.
8. Pistoles de Pierriers, pour lumière.
9. Poudres dont 3 caisses.
10. Tiers-boulets pour Pierriers. 7. Bouteaux.
11. Crocs. 2. grandes Clingues.
12. Moides à gargoilles.
13. Ustensiles du Chapeur.
14. Tapons d'Escabiers. 3. Toits à Maites.
15. Tardiers. 1. Malle. 1. Couteau à froid.
16. Repoussoirs. 1. Chaises d'Harbans.
17. Gambes de Honne. 4. Chevilles de Bat.
18. Verges de Giroannes.
19. Coin à ouvrir, les joints.
20. Cabary de Gouvernail.
21. Chaudières de Lisse.
22. Chaudières d'Estelle.
23. Moides.
24. Table dans la grande Chambre.
25. idem. Dans la Dunette.
26. Me à paillier. 4. Cages à Ombres.
27. Cages à Diode.
28. Ustensiles des Cafés.
29. point à bois. 2. caillière à bois.
30. livres d'Europe.
31. Halle à quin.
32. Ustensiles de Pompe.
33. Verges de fer caillé. 2. Verges de bois.
34. Ailes à la Venitienne. 1. Croc.
35. Paire de Vices à bulle. 1. Cane à Pompe.
36. Ustensiles de Ustensiles.
37. Chaloupe garnie de son gouvernail, à roue & ses manœuvres.
38. Mir. 1. Coy. 2. Grappins.
39. Chevilles de Canope & Canon.
40. Antrons.
41. Harbans garnis pour amarrer la Chaloupe sur le Pont.
42. Ustensiles du Maître d'Armes.
43. Marinier. 2. Jarry à cuir.
44. Pompes de bois à Barrique.
45. Bigonnie.
46. Gamelles de bois crevées de fer.
47. fistons.
48. Ustensiles qui font à la Rochelle pour le Maître.
49. Chaine de fer pour amarrer les Câbles en Guinée.
50. Barrique de fer à Negres.
51. Douze d'Armes.
52. Armon.
53. Voile d'Etat de Perroquet de Fougue.
54. Maites. 3. Grande Hunter.
55. Petits Hunter. 4. Perroquet de Fougue.
56. Grand Perroquet. 1. Cravature.
57. Perroquet d'Arme.
58. Voile d'Etat d'Hone.
59. Grande Voile d'Etat.
60. Perriche. 1. Tourmentin.
61. Ecos. } pour la Chaloupe.
62. Triquet.
63. Voile d'Etat de grand Perroquet.
64. Plusieurs morceaux de mauvaises Voiles.
65. Ustensiles de Carouan.
66. Paquets de indices.
67. Moides à poudre de fer-blanc.
68. Bouteaux.
69. Caille ou rebours crevé.
70. Gargoilles.
71. Planches de bonnettes pour Canon.
72. Mains de papier à gargoilles.
73. idem. A cartouches.
74. Barils de poudre à canon de 120. liv. chaque.
75. Barils de poudre de trait.
76. Petits Barils de poudre fine.
77. Baril contenant 35 gargoilles de poudre à canon.
78. Sac contenant environ 12 liv. de balles de mousquet.
79. Coffre d'armes remplis de Fusils, pistolets, Sabres

Ustensiles de la Cabane.
1. Haches. 1. Hachettes.
2. Verges de Giroannes. 3. piton.
3. Chevilles de cadannes d'Harbans.
4. Pains à Moides. 18. Chevilles de fer.
5. Repoussoirs. 2. Traques de fer.
6. Valtes à Estelle.
7. Ustensiles pour la Libération des Nègres à l'Espagne & Ustensiles de la Cabane.
8. Chaudières à Espagnole & autres ustensiles.
9. Cuillères à por. 1. Marmite mauvaise.
10. Autre petite Marmite.
11. Réchauds de cuire couverts.
12. Cuillères dont une mauvaise.
13. Poissons. 4. Escumettes. 1. Tondeuse.
14. Poulouettes. 1. Moulin à Café.
15. Grils. 2. Broches. 3. point à fisco.
16. plat d'Etain. 2. Affettes, idem.
17. Tapis. 10. Dasses Jaunes.
18. Bouteilles de Verre.
19. plats à soupe de Fayence.
20. Affettes, idem.
21. idem. petites, de verre d'écrouilles.
22. Hottes de Fayence & 2 Bouteilles.
23. Sautiers idem.
24. Verres à boire.
25. Moides de pierre Gaspillons.
26. Couverts de table. 1. Foual pour de fer.
27. Longs de Table.
28. Napes.
29. Serviettes.
30. Tuschons.
31. Lons & mauvais.
32. Maître d'Armes.
33. Romaine & la poire.
34. 200. crivres de fer provenant de pièces à canon.
35. Meises de vin de fer-blanc.
36. pompes de cuivre. 3. Lisses.
37. Fleas de fer pour balancer.
38. Couverts de bois. 1. Chiens.
39. pulpons. 3. Couteaux à fret.
40. Jars pour Barriques.
41. 200. Douilles de différentes grandeurs.
42. 200. Fonds. 170. Balles.
43. Armes (de l'Armour).
44. Fusils dont 2 de calib.
45. pistoles. 20. Sèches dont 1. caillé.
46. Malleau. 4. Verres à Noy.
47. Esc à main. 1. Moides rebours caillé.
48. Espionnes. 1. Coffre d'Armes.
49. Ustensiles de Coffre de Chapeur chez Maître d'Armes.
50. paire de Balance & son pèse de 8 onces.
51. Maites Trebucher.
52. palis d'étain à quercu.
53. Escelle d'étain à oreilles.
54. Buffet d'étain à huile.
55. Gobelets d'étain avec leur couvercles.
56. Biberons d'étain. 3. ditto. De Fayence.
57. petites Seringues à injection.
58. Grandes idem. à Injection.
59. Boîtes de fer-blanc à pain à chasser.
60. Moides & son pèse.
61. La Caille d'Espagnole.
62. Seie & la feuille de rechange.
63. Couteau coute. 1. Valte à pain.
64. Tire-balle. 1. Grande Espagnole.
65. Sable crevé. 1. ditto. crevé.
66. D'Arme & un polaire. 1. Repoussoir.
67. Escarpels. 1. paire de Couteau coute.
68. Lanière à Abres. 6. Eguilles à soudant.
69. Trois-quarts avec la canule d'argent.
70. Espectulum oris.
71. Bouton à feu de son plaque.
72. Trépan complet de 12 pièces.
73. Lancettes. 5. Baroires. 1. pierre.
74. Sonde d'argenc. 1. Escraps.
75. De l'imprimerie de R. J. DESBORDES.

DOC. 3-3

DOC 3-3
Inventaire général des agrès, appareils et ustensiles du navire l'Hénoc de La Rochelle, de retour de la côte de Guinée. Affiche pour la vente du navire. Arch. dép. Char.-Mar. B 5743.

▼ DOC 3-4

Coupe intérieure de la frégate l'Iris.

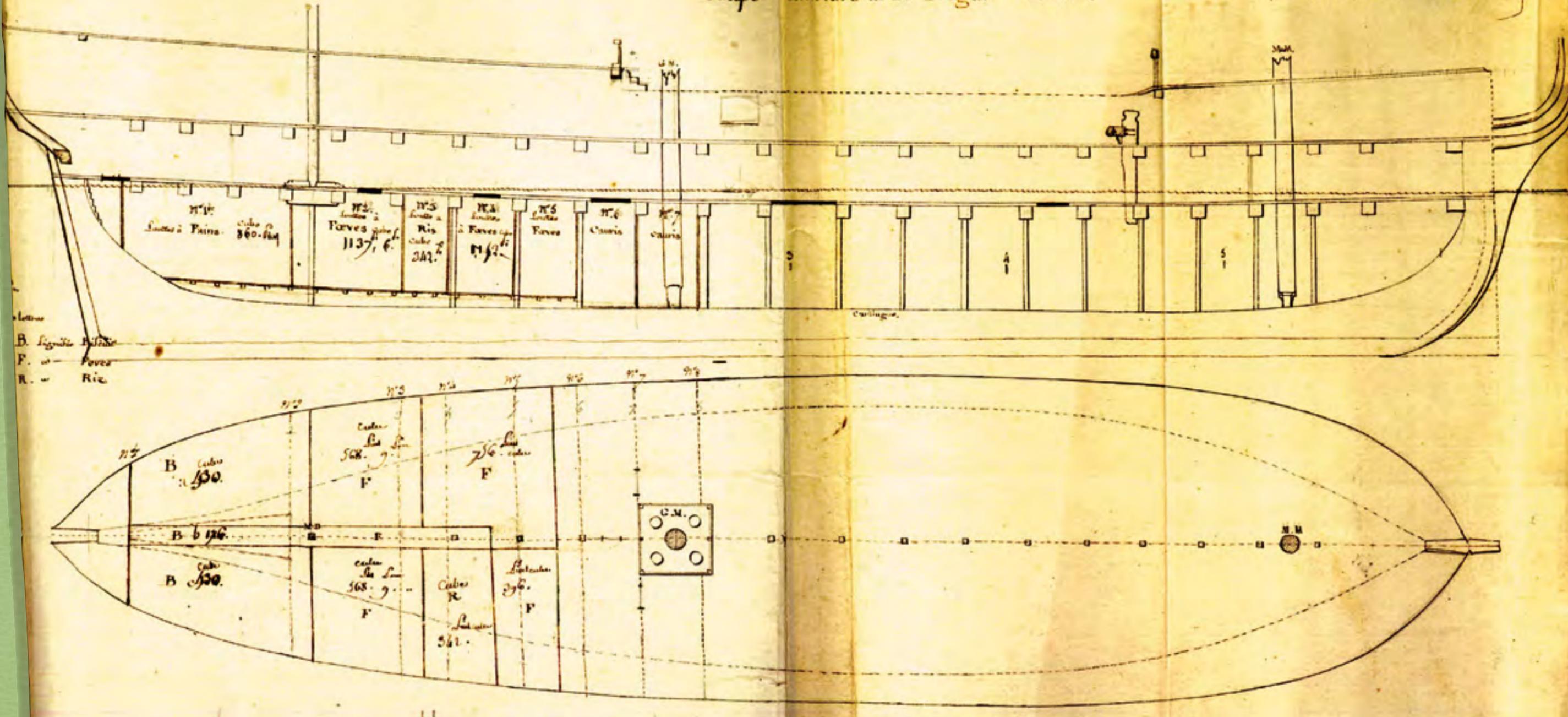
Service historique de la Défense, Rochefort. 2G4-1.

DOC.
3-4

La Frégate Anglaise l'Iris vendue en 1783. à M. Garelle Armateur à la Rochelle
qui l'Arma pour la traite des Nègres.

Coupe intérieure de la Frégate L'IRIS.

Echelle de longueur de la Frégate



VOIR
FICHE
ACTIVITÉ

Sous soussignés officiers majors marins
& chirurgien Du navire L'Iris de La Rochelle
commandé par monsieur Micheau Capitaine en
second armé au dit lieu par monsieur Garesché
& actuellement en mer certifions que ce jour
vingt quatre du mois de Décembre l'an mil sept
cent quatre vingt quatre il serait mort
quatre nègres pièces d'inde appartenant à la
cargaison Dont trois Marqués à la fesse
gauche à l'estampe du navire IR et un provenant
du navire La Cigogne capitaine monsieur Dumont
marqué au bras gauche à l'estampe du navire
LC que le sieur Jannaud premier chirurgien nous
aurait dit être morts du scorbut en foi de
quoi avons dressé le présent pour servir et valoir
en temps que de besoin fait quadruple les jours
et ans que dessus

Rezé M^{re} Perradez
Jannaud
J. Conduictis mouniz
J. Micheau

DOC.
3-5

DOC 3-5

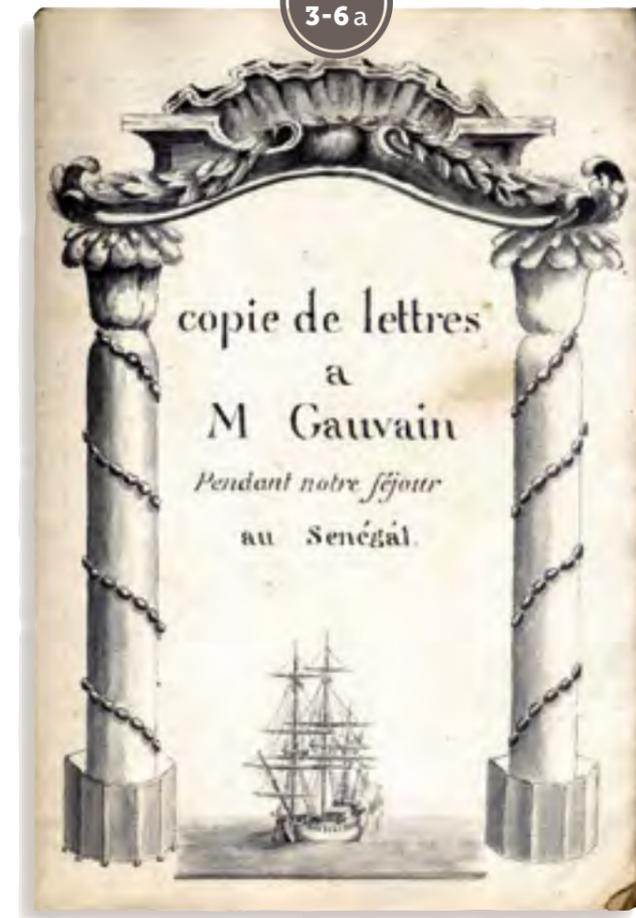
Procès-verbal dressé à bord du vaisseau l'Iris pour le décès de quatre « nègres, pièces d'inde », le 24 décembre 1784. Arch. dép. Char.-Mar. B 5785.

Transcription du document 3-5

Procès-verbal dressé à bord du vaisseau l'Iris pour le décès de quatre « nègres, pièces d'inde », le 24 décembre 1784.

Nous soussignés officiers majors marins et chirurgien de navire L'Iris de La Rochelle, commandé par monsieur Micheau Capitaine en second armé au dit lieu par monsieur Garesché et actuellement en mer certifions que ce jour vingt quatre du mois de décembre l'an mil sept cent quatre vingt quatre il serait mort quatre nègres pièces d'inde appartenant à la cargaison dont trois marqués à la fesse gauche à l'estampe du navire IR et un provenant du navire La Cigogne capitaine monsieur Dumont marqué au bras gauche à l'estampe du navire LC que le sieur Jannaud premier chirurgien nous aurait dit être morts du scorbut en foi de quoi avons dressé le présent pour servir et valoir en temps que de besoin fait quadruple les jours et ans que dessus.

DOC.
3-6 a



DOC 3-6 a

Page de garde du cahier de correspondance du capitaine du navire avec son second, durant les opérations de traite de La Reine de Podor. (98 lettres) Arch. dép. Char.-Mar. 4 J 4297.

DOC 3-6 b

Dessin du navire la Reine de Podor extrait de la page de garde du cahier de correspondance du capitaine du navire avec son second, durant les opérations de traite de La Reine de Podor. (98 lettres) Arch. dép. Char.-Mar. 4 J 4297.

Le navire négrier La Reine de Podor

Armée pour la traite négrière, La Reine de Podor a quitté La Rochelle le 20 septembre 1786 à destination de l'Afrique puis de Saint-Domingue où elle doit transporter une cargaison de 120 captifs. Le navire ne revient en France qu'au mois de février 1788, après un voyage qui aura duré plus de 17 mois. Le 20 mars 1787, après plusieurs semaines d'errance le long des côtes d'Afrique occidentale, le capitaine Gauvain fixe le lieu de la traite à l'embouchure du fleuve Sénégal. Il s'installe à terre pour mener à bien l'achat des esclaves tandis que son second, Vincent Polony, demeure à bord, avec mission de fournir les marchandises nécessaires aux échanges et de préparer le navire pour recevoir la cargaison de captifs. Les deux hommes communiquent tous les jours par lettre.

DOC.
3-6 b



—
VOIR
FICHE
ACTIVITÉ
—

Transcription du document 3-7

Une révolte pendant la traversée du navire La Reine de Podor, en 1787.



Les captifs dînèrent dans **les parcs** ; mais le soir, n'apercevant presque plus la terre, et le **pont** étant débarrassé ; le Capitaine voulut qu'ils prîrent leur soupe en haut : ce repas étant achevé, peu d'instants après, je donnai, comme de coutume, l'ordre de faire descendre les hommes, et alors chacun de nous **armé d'un sabre**, se plaça dans l'ordre habituel, et nécessaire pour leur en imposer : à mon premier signal, ils se levèrent tous, en marchant vers l'entrée du Parc ; **les fers dont leurs mains et pieds étaient garnis**, gênant beaucoup tous mouvements je crus d'abord, en voyant qu'une partie d'eux se baissait près des lisses sous le vent, que la bande du navire les forçait à tomber, mais point du tout, ils saisissaient par les jambes le Lieutenant, et trois autres de nos marins qu'ils jetèrent à l'eau : alors les autres blancs crièrent alerte, aux armes, et chacun aussitôt se tint sur la défensive de cette révolte. J'étais appuyé contre la lisse du vent, ayant contre moi le chirurgien et quelques autres de l'équipage : je m'avancais aussitôt vers les Nègres, espadonnant de mon sabre pour les obliger à descendre au Parc : ils n'en furent point effrayés, me regardant toujours en face et approchant de moi. Ne voulant point leur faire de mal, et encore moins les tuer, puisque je voyais en eux presque toute ma **fortune** ; je me retirai vers la rambarde, remarquant que j'étais seul de blanc, sur le pont, et criant à la sentinelle de l'arrière de m'ouvrir. On allait peut être le faire lors que j'entendis Monsieur Gauvain dire : « J.F. si tu ouvres, je te coupe le col », alors voyant qu'il n'y avait plus de temps à perdre, je saisis l'écoute du grand hunier et montai sur la Drôme sans que les Nègres tentassent de me retenir par les pieds, ainsi qu'ils le pouvaient. Le Bâtiment faisant alors peu de chemin, les personnes tombées à la mer, qui heureusement savaient nager, attrapèrent de suite quelques manœuvres et rentrèrent à bord, ce qui augmenta nos forces sur l'arrière, ou les femmes avaient aussi fait un mouvement ; mais on n'eut pas besoin de sabres ni d'armes à feu pour les réduire ; quelques tapes et coups de pied au derrière suffirent. Il n'en était pas ainsi des hommes, qui, s'étant animés cherchaient à tirer quelques bois de la drome, pour foncer sur la rambarde. Les négrillons même, libres de leurs bras et jambes, nous lançaient à la tête tout ce qu'ils pouvaient jugeant donc qu'il fallait absolument en sacrifier quelques uns pour soumettre les autres, on fit feux de **pistolets, fusils** et même de **pierriers** chargés seulement à petit plomb, **ce qui en tua trois** : cinq en furent si effrayés qu'ils se précipitèrent à l'eau où **on les laissa se noyer** ; et tous **les autres rentrèrent deux-mêmes dans l'entre-pont**. De notre côté, le second maître d'équipage eut le malheur d'être **blessé à la gorge par le tire-bourre d'un pierrier**, qu'un homme peu habitué à cette arme voulait recharger : il mourut peu d'heures après, et **nous perdîmes au bout de quelques jours le maître charpentier** par suite d'une blessure que les nègres lui avaient faite à l'épaule. Cet événement augmentant comme de raison notre défiance, **on doubla les fers des plus robustes captifs, et pendant quelques jours, il n'y en eut plus que la moitié, à la fois, sur le pont** : prenant d'ailleurs toutes précautions contre une seconde tentative de leur part. Ils n'y pensaient plus, je le crois, et furent comme des moutons toute la traversée, qui par la marche lente de notre bâtiment fut assez longue pour faire mourir d'affection scorbutique, un officier et deux autres marins.

DOC.
3-7

◀ **DOC 3-7**
Une révolte à bord du navire **La Reine de Podor**.
Extraits de *Histoire des services à la mer et dans les ports*, de Claude Vincent Polony.
Arch. dép. Char.-Mar.4 J 4311/1. p 79 à 81.

Une entreprise à risques ... qui peut rapporter gros

Aux risques habituellement courus pour toute opération de commerce maritime au XVIII^e siècle, telles que la perte du navire dans une tempête, la mortalité de l'équipage par maladie ou accident, ou encore la capture du navire et de sa cargaison par des pirates ou par une puissance en guerre contre la France, comme l'illustre le **document 4-3**, la défaillance d'un navire en mauvais état, (**doc 4-2**) s'ajoutaient des risques spécifiques à la traite négrière, comme les révoltes durant la traversée mais aussi les conflits africains qui pouvaient menacer les comptoirs, s'attaquer aux « captifs » déjà traités, ou parfois s'en prendre aux navires qui mouillaient non loin de la côte.

Malgré tout, de nombreuses traces en attestent, de grandes fortunes se sont bâties sur le commerce des esclaves noirs, des profits considérables pouvaient être réalisés.

En l'absence de prix moyens fiables, les comptes de vente comme celui du navire Le Bellier (**doc 4-4**) peut donner une idée approximative de la valeur d'une cargaison. En croisant avec les sources de la chambre de commerce qui nous indiquent le prix de revient « par chaque tête de Noir » (**doc 4-5**), il est possible d'estimer les bénéfices tirés de la vente à Saint-Domingue.

Avec l'extrait du registre du demi pour cent (taxe perçue sur les marchandises importées des colonies), nous avons en outre une partie des marchandises de retour, de leur volume et de leur prix (**doc 4-6**). Mais c'est un aperçu très incomplet, car le volume des marchandises échangées contre la vente des esclaves dépassait de beaucoup les capacités de transport des navires. Il fallait donc plusieurs voyages dans le sens Antilles - France pour clore les comptes d'une expédition. La tâche de l'historien est d'autant plus difficile que les opérations concernant une même expédition négrière s'étaient dans le temps. Les « queues de retour » c'est-à-dire l'arrivée en France des dernières marchandises échangées contre les esclaves, pouvaient ne clore l'opération que plusieurs années après la traite et la vente à Saint-Domingue. Jean-Michel Deveau (*La France au temps des Négriers*) cite des exemples de voyages

soldés vingt ans après le départ de France ! Selon lui les bénéfices d'une expédition pouvaient aller de 143 % à seulement 8 %.

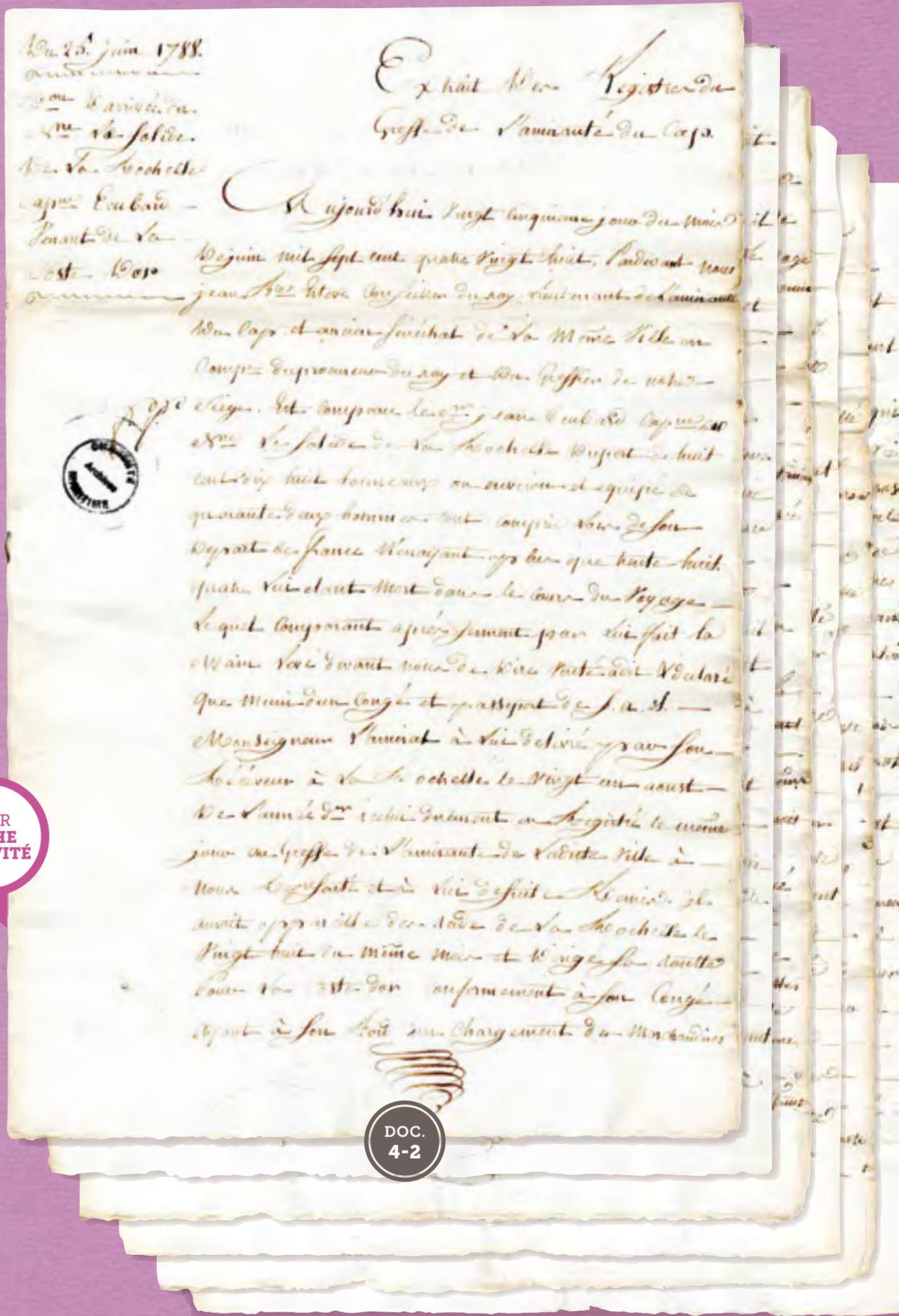
La rentabilité économique de la traite négrière est donc une question très débattue. D'un côté de très grandes fortunes se sont bâties sur le commerce des esclaves noirs, les hôtels particuliers du XVIII^e siècle portant témoignage de la prospérité des armateurs. D'un autre côté ces grands négociants n'armaient pas uniquement pour la traite.



DOC.
4-1

DOC 4-1 ▲
L'abondance répand des espèces monnayées pour échange de ballots renfermant des épicerie et marchandises des indes.

Gravure tirée de l' *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes* de l'abbé Guillaume-Thomas RAYNAL, T VIII. 1783. Arch. dép. Char.-Mar. PF 2453.



◀ **Transcription du document 4-2** *Extrait des registres du Greffe de l'amirauté du Cap*

Du 25 juin 1788
Déclaration d'arrivée
du navire le Solide
de La Rochelle.
Capitaine Ecubard
Venant de la Côte d'Or

Aujourd'hui vingt cinquième jour du mois de juin mil sept cent quatre vingt huit, par devant nous Jean Baptiste Estève conseiller du roy, Lieutenant de l'amirauté du Cap et ancien sénéchal de la même ville en compagnie

du procureur du roy et du Greffier de notre siège, Est comparu le sieur Jean Ecubard Capitaine du navire **le Solide** de **La Rochelle** du **port de huit cent dix huit tonneaux** ou environ et équipé de **quarante deux hommes** tout compris lors de son départ de France n'en ayant plus que trente huit, quatre lui étant morts dans le cours du voyage, lequel comparant après serment par lui fait la main levée devant nous de dire vérité, a dit et déclaré que muni d'un congé et passeport de S. A. S. Monseigneur l'amiral à lui délivré par son receveur à La Rochelle **le vingt et un août de l'année dernière** icelui dûment enregistré le même jour au greffe de l'amirauté de ladite ville à nous représenté et à lui de suite remis. Il aurait appareillé des rades de La Rochelle **le vingt huit du même mois** et dirigé sa route pour la **Côte d'Or** conformément à son congé ayant à son bord un chargement de marchandises permises

p. 2 pour la traite des Noirs, que le huit septembre suivant il serait entré et mouillé son bâtiment dans la rade de Lisbonne, qu'au dit lieu il aurait pris le tabac nécessaire à sa traite et le vingt huit du même mois en aurait appareillé et continué sa route et que peu de jours après son départ de Lisbonne il aurait éprouvé du mauvais temps et temps forcé fort vent et mer affreuse ce qui aurait fait considérablement fatigué le bâtiment au point qu'il a fait de l'eau, que ce mauvais temps aurait duré pendant plusieurs jours que néanmoins il se serait rendu et aurait mouillé son bâtiment à l'anse de la dite côte le premier janvier de la présente année, qu'il aurait pris langue sur l'état des affaires et le douze du même mois en ait appareillé et à continué sa route pour Badagri et mouillé dans le port de Guëment **le vingt deux du dit mois de janvier**, qu'il s'y serait fixé. Il aurait établi un comptoir et ouvert sa traite, que le trois mars ayant à cette époque cinquante Noirs de traités dont quarante au navire et dix à la pacotille destinés à être envoyés à bord au premier moment où l'on pourrait passer la barre pour iceux être joints aux cent soixante qui y étaient déjà entendu ensemble trente à

p. 3 la pacotille ce qui donnait un total de cent quatre vingt dix, le roy d'Onis aurait fait une descente au village de Guëment dans laquelle le dit village fut incendié et le pillage autorisé par l'ennemi de manière que les marchandises de

traite qui étaient au comptoir du comparant furent pillés ou consumés par les flammes et les captifs traités enlevés, duquel événement le comparant a dressé procès verbaux plus au long détaillés et circonstanciés, signés de lui et de ses officiers et équipage, déposé au greffe de notre siège ce jour. Ce référent entièrement au contenu d'y ceux, que le neuf mars dernier ayant terminé **toutes ses opérations à la côte il aurait appareillé du dit lieu de sa destination ayant à son bord la quantité de cent quatre vingt captifs**, dix d'y ceux étant morts à cette époque. Qu'il aurait navigué assez heureusement jusqu'au treize du dit mois de mars qu'il aurait reçu **un orage des plus violents** mêlé d'un vent violent, la mer affreuse, ce qui aurait fait fatiguer le bâtiment au point qu'**il a fait de l'eau à pomper toutes les deux heures**. Qu'à cette époque ils sortirent être par les trois degrés douze minutes de latitude Nord et par les trois degrés douze minutes de longitude occidentale du méridien de Paris comme il était de toute nécessité pour lui de relâcher à l'île du Prince pour y prendre des vivres et rafraîchissements

p. 4 pour son équipage et ses captifs, il aurait tenu de manière à pouvoir l'attraper dans l'espoir de toucher sa **voie d'eau** le navire faisant alors dix pouces d'eau à l'heure, qu'enfin le vingt huit du dit mois de mars il aurait mouillé son bâtiment de relâche au dit lieu du Prince, que son premier soin aurait été de faire toute recherche pour connaître d'où procédait l'eau que faisait le bâtiment et l'étancher si lui était possible. [...]

p. 5 [...] Le jour d'hier une heure de l'après midi son bâtiment quoique mouillé et dans une mer tranquille **continuant à faire dix huit pouces d'eau à l'heure**, déclare encore le comparant qu'il a actuellement d'existant à son bord **cent douze Noirs** de tous âges et sexe, dont quatre vingt treize à la cargaison et dix neuf à pacotille restant [...]. Déclare de plus qu'il va s'occuper des moyens de découvrir d'où procède l'eau que fait son bâtiment et l'étancher si possible et ensuite continuer son voyage pour les lieux de sa destination. Déclare enfin le dit comparant protester comme de fait et proteste par la présente de tout ce qu'il peut et doit protester en raison des événements et perte à lui survenue au village de

p. 6 Guëment [...] ordonnons que nous nous transporterons à bord du dit bâtiment pour faire la visite pour vérifier et constater si la quantité de Noirs qu'il a à son bord se trouve conforme à celle déclarée et à le dit comparant signé avec le procureur du roy, nous et le greffier, signé au registre J M. Ecubard, De Launay, Estève, et De Barrière Greffier.

◀ **DOC 4-2**

Déclaration d'arrivée du navire le Solide au Cap, 25 juin 1788. Extrait du Registre du greffe de l'amirauté du Cap. Arch. dép. Char.-Mar. B 5798.

VOIR FICHE ACTIVITÉ

DOC. 4-2

Transcription du document 4-6

Registre du ½ pour cent du port de La Rochelle

N° 54 du 31 décembre 1787
Du navire l'*Uranie*, capitaine Dufaud, venant de Port au Prince :
M. Carrayon fils aîné, armateur, a fait décharger les marchandises ci-après :

Savoir :

24 401.			Dix neuf futailles d'indigo pesant ensemble net 3754 livres, faisant à 6 L. 10 S. la livre, la somme de 24401 L. (1/2 pour cent) : cent vingt deux livres, trois deniers	122.	3.	
98 500.	12.	10.	Plus deux cent quarante quatre futailles et sept cent trente neuf sacs de café, pesant ensemble net 157 601 livres, à 12 L. 6 D. la livre, la somme de 98 500 L. 12 S. 10 D. (1/2 pour cent) quatre cent quatre vingt douze Livres, dix Sols	492.	10.	
17 598			Plus a été déchargé du dit navire trente une barriques trois quart de Sucre Terré pesant ensemble brut 53 106 livres et net 43 995 livres, faisant à 40 Livres le cent la somme de 17 598 L. (1/2 pour cent) quatre vingt sept livres, dix neuf sols dix deniers	87.	19.	10.
62 783.	15.		Plus cent soixante treize barriques sucre brut pesant ensemble net 302 572 livres, et net 251 135 livres, faisant à 25 L. le cent, la somme de 62 783 L. 15 S. (1/2 pour cent) trois cent treize Livres, dix huit Sols, quatre Deniers	313.	18.	4.
3.	9.	7.	Plus une caisse de sirop pesant net 12 livres, faisant à raison de 29 L. le cent la somme de 3 L. 9 S. 7 D. (1/2 pour cent) 4 Deniers			4.
1086.	16.		Plus huit cent neuf billes de bois de Campesch pesant ensemble 13 585 livres, faisant à 8 L. le cent, la somme de 1086 L. 16 S. (1/2 pour cent) cinq Livres, huit Sols, sept Deniers	5.	8.	7.
707.	16.	9.	Plus sept cent soixante sept bûches bois de Gayac pesant ensemble 20 224 livres, faisant à 3 L. 10 S. le cent, la somme de 707 L. 16 S. 9 D. (1/2 pour cent) trois Livres, dix sols, neuf Deniers	3.	10.	9.
205 081	10	2.	Total du demi pour cent sur les marchandises ci dessus	1025:	8 :	1.
58 500.	8.		Plus et finalement, quatre vingt neuf balles et quatre vingt dix neuf ballots de coton, pesant ensemble brut 36 223 livres et net 34 412 livres, faisant à raison de 170 L. le cent la somme de 58 500 L. 8 S. (1/2 pour cent) deux cent quatre vingt douze Livres, dix Sols	292.	10.	
L. S. D.			Montant du droit de demi pour cent sur le susdit navire	L. S. D.		
263 581	18	2		1317	18	2.



DOC. 5-4

VOIR FICHE ACTIVITÉ

Transcription du document 5-4

Du Camp Baugé le 25 mars 1793

Madame et très chère cousine

Il n'est pas possible pour le moment de vous donner de juste détail de votre habitation ; tout est changé depuis l'époque de ma dernière, j'ai toujours depuis ce temps résidé au Camp Baugé, éloigné de cinq lieues et qui m'a empêché de pouvoir aller ; j'ai appris cependant par Monsieur Arnaudeau qu'il y avait été et avait arrêté et fait pendre cinq nègres, chef de partis qui excitaient les autres à la révolte. Il m'a aussi dit que le lendemain de cette expédition il y a eu 15 ou 16 de vos nègres qui ont abandonné l'habitation et ont été joindre les révoltés ; qui sont en grand nombre, dispersés en plaine et dans les bornes.

Il y a sur plusieurs habitations 19. 20. 30. 40. nègres qui ont parti, quelque autre où il n'en reste point, celle où j'étais est malheureusement de ce nombre, tous les nègres jeunes et vieux ont parti et emmené avec eux tous les bœufs au nombre de 100 et quelque et presque tous les mulets et cabrouets pour traîner leurs effets. Les habitations où il reste encore quelques nègres travaillent mais si peu que cela n'en vaut pas la peine, il ne sont pas surveillés parce qu'il est impossible de rester sur les habitations, indépendamment de cela, ils sont tourmentés par les révoltés qui ne vont que la nuit et mettent le feu dans les habitations et entraînent de force ou tuent les bons nègres qui persistent à rester chez leur maître.

DOC 5-4

Lettre de Jacques Hérard, cousin de la veuve Aimé Fleuriau de Bellevue à sa cousine du 25 mars 1793.

Arch. dép. Char. - Mar. 255 J.

Bellevue dans l'île de Saint-Domingue est le domaine où était cultivée et raffinée la canne à sucre. Jean-Baptiste Arnaudeau est le neveu de Fleuriau et le gestionnaire de la plantation.

Mes plus grandes craintes sont de voir notre plaine du Cul de Sac devenir semblable à la partie du Cap. Dieu veut qu'il en soit autrement ; je le désirerais bien mais le mal s'aggrave de jour en jour, et nous avons si peu de force et moins d'ensemble, ce qui nous cause tout nos maux.

Il est question d'organisation d'une gendarmerie pour la paroisse de la Croix des Bouquets qui sera aux frais des habitants, ce qui ... sera le meilleur effet si cela réussit.

Il y a longtemps que j'ai vu Monsieur Arnaudeau, il est au Camp Santo ... de celui de Baugé ce qui me prive de ce plaisir depuis fort longtemps je n'ai pas vu non plus Monsieur Lerembour on ne nous permet à nous jeunes gens de la plaine d'aller à Port-au-Prince. J'aurais l'honneur de vous écrire aussitôt que les affaires prendront une meilleure tournure. Madame et très chère cousine J'ai l'honneur d'être très respectueusement vôtre très humble et très obéissant serviteur Jacques Hérard

PS : Pardon chère cousine si je me sers de papier si mal propre, nous en manquons au camp. Si même j'en avais eu plutôt j'aurais eu l'honneur de vous écrire, il y a longtemps je me sers d'une plume de fer blanc, jugez combien nous sommes peinés pour écrire.

Comment la traite négrière s'est-elle arrêtée ?

Commencée en août 1791, la révolte des Noirs de Saint-Domingue, qui réclament l'abolition de l'esclavage et l'égalité des droits en se basant sur la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789, entraîne la ruine totale de la traite négrière à La Rochelle. En effet les armateurs négriers rochelais se sont spécialisés dans le commerce triangulaire avec Saint-Domingue, où ils ont de plus acheté des plantations. Avec la dévastation des « habitations », tout le circuit est interrompu, les créances ne rentrent plus.

La lettre de P. J. Van Hoogwerff du 28 avril 1792 (doc 5-3) est celle d'un homme accablé par les événements de Saint-Domingue. Né à La Rochelle le 14 juillet 1729, ce négociant d'origine hollandaise, de religion protestante, est plutôt ouvert aux idées libérales de 1789, même s'il ne semble pas s'engager de manière résolue. A travers sa correspondance personnelle qu'il recopiait et conservait dans des cahiers, en même temps que des observations météorologiques, P. J. Van Hoogwerff nous fait vivre toute la période révolutionnaire, vue par un bourgeois de province, et aussi la ruine définitive de la traite négrière rochelaise. Mais pour le négociant la ruine ne signifie pas la misère. Il réussira à payer toutes ses dettes, conservera des revenus tirés de marais salants rétais ainsi que sa fonction de Consul de Hollande, acquise en 1776, jusqu'en 1808. Il meurt en 1813.

Presque un an après la lettre de P. J. Van Hoogwerff, en avril 1793, la correspondance de Jacques Hérard avec sa cousine, alors veuve d'Aimé-Benjamin Fleuriau décédé en 1787, apporte le précieux témoignage d'une personne directement spectatrice des événements (doc 5-4). La famille Fleuriau comptait parmi les grands propriétaires terriens de Saint-Domingue. Les propriétés, appelées les habitations, comprenaient des centaines d'hectares plantés de canne à sucre, les bâtiments de la sucrerie, les logements des maîtres, des régisseurs, les cases pour les esclaves. 150 Noirs travaillaient sur l'habitation de Bellevue, qui couvrait 327 hectares dans la plaine du Cul-de-sac près de Port au Prince, (doc 5-1). Lorsque Jacques Hérard écrit à sa cousine, les révoltes d'esclaves durent depuis dix-huit mois. L'activité des plantations, comme toute la vie économique et sociale de la colonie, est paralysée. Cette lettre illustre assez bien le caractère à la fois général et désordonné de ces premiers mois de révolte des Noirs. Ce n'est qu'en 1794 que Toussaint Louverture s'imposera comme seul chef de la révolte avec un grade de général, et qu'il tentera de rétablir l'activité économique. Les propriétés des Fleuriau sont entièrement dévastées et la famille quitte l'île. Repliée à La Rochelle, la famille pourra encore compter sur les revenus des nombreuses exploitations agricoles acquises en Aunis.



DOC. 5-1

DOC 5-1 Partie de l'habitation de la famille Fleuriau, près de La Grande Rivière sur le plan de Cul de Sac à Saint-Domingue. Dessin à la plume aquarellé. XVIII^e siècle. Arch. dép. Char. - Mar. 5 Fi. Saint-Domingue 1.



DOC 5-2
 La Nature nourrissant à la fois un enfant blanc et un enfant noir, regarde avec compassion les Nègres esclaves maltraités.
 Gravure extraite de l'Histoire philosophique et politique des établissements du commerce des Européens dans les deux Indes. T4, Genève, Libraires associés, 1783. Arch. dép. Char.-Mar. PF 2453.



DOC. 5-2

La Nature représentée par une femme nourrissant à la fois un enfant blanc et un noir, regarde avec compassion les Nègres esclaves maltraités.

▼ Transcription du document 5-3

(à) P. G. Van Hoogwerff à La Haye, le 28 avril 1792.

J'ai bien reçu dans son temps celle que tu m'a fait le plaisir de m'écrire le 12 décembre dernier (...) Je te remercie du compliment que tu me fais par ta susdite sur le mariage de ma fille aînée avec Etienne Charruyer (...) Les nouvelles de Saint-Domingue ne sont point exagérées comme tu pourrais le croire. Tout le quartier du Cap est détruit par les flammes et le fer. La seule ville du Cap est préservée jusqu'au 15 mars, date des dernières nouvelles. Mais ils étaient toujours dans les plus grandes alarmes. Nous y avons pour 200 000 Livres de fonds dont nous doutons de jamais rien retirer : Les 3/4 de la ville du Port-au-Prince sont réduits en cendres et les habitants obligés de se sauver à bord des navires et comme ils ont pu. Nous avions pour 600 000 Livres de titres chez Rasteau et Cie, et pour 250 000 Livres chez Meynadier, Picard et Compagnie dont les maisons des uns et des autres ont été brûlées, et nous sommes sans aucune nouvelle de leurs lettres et ignorons si nos titres sont sauvés ou brûlés. Le quartier de St Marc est le seul qui est resté tranquille par l'accord d'union qu'ils ont fait avec les mulâtres. Nous y avons 800 000 Livres sur lesquelles je viens de recevoir un petit

acompte d'environ 40 000. Par les nouvelles qu'on vient de recevoir, il y a encore eu des massacres dans le quartier des Cayes St Louis. Tu jugeras aisément de la perplexité où cela me met, ayant de très gros engagements en France auxquels j'aurai bien de la peine à satisfaire, et je t'avoue que la tête m'en tourne. J'ai vendu *La Nouvelle Betsy*, et je vais tâcher d'en faire de même de *La Suzanne*. Voilà où j'en suis réduit après 40 ans de travail bien pénible. Mes vieux ans sont bien traversés, et je ne puis rien te dire de bien positif sur la solidité des fonds en France, car tout actuellement est soumis aux événements. Nous voilà donc en pleine guerre avec l'Autriche, la Bohême et la Hongrie, et en apparence bientôt aussi avec d'autres puissances. Il est bien étonnant que nos voisins se mêlent de nos affaires, et prétendent vouloir faire la police chez nous, et cela sans qu'on leur demande rien, et après la déclaration formelle de la France de renoncer à toute conquête.

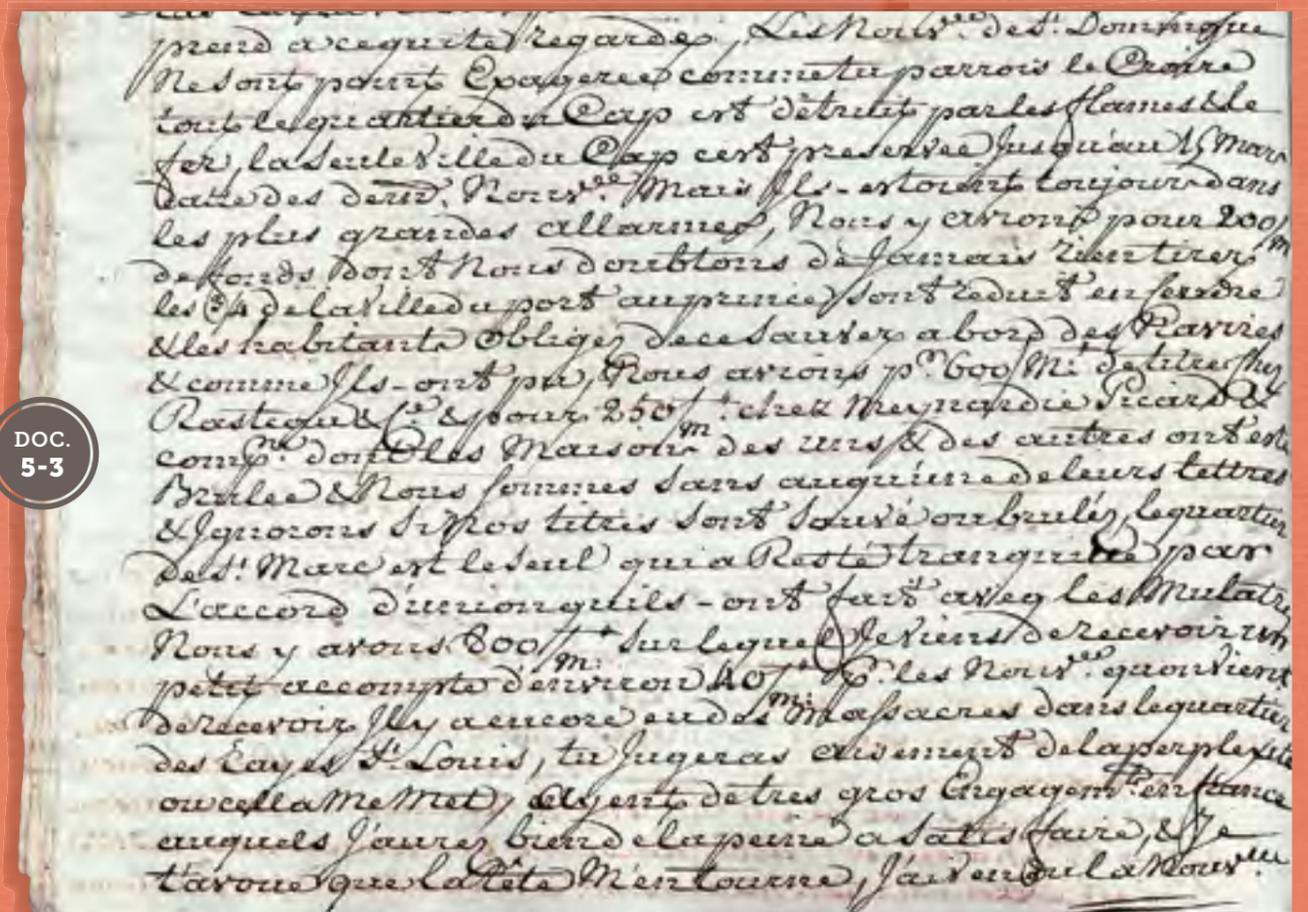
On veut donc la destruction des hommes, ou bien on croit ce royaume épuisé et sans ressource, mais on se trompe beaucoup. Enfin, il faudra voir la suite.

Voici joint un mot de lettre de notre sœur...

VOIR FICHE ACTIVITÉ

DOC 5-3

Lettre à P. G. Van Hoogwerff, 28 avril 1792 Arch. dép. Char.-Mar. 4 J 2848.



DOC. 5-3

LEXIQUE

APPARAUX

Matériel servant aux travaux de force (ancres, câbles, poulies, ...).

APPAREILLER

Quitter le port, ou le mouillage.

ARMATEUR

Personne qui finance le voyage d'un navire et qui en retire les bénéfices.

ARMER, ARMEMENT D'UN NAVIRE

Réunir tout ce qui est nécessaire au bon fonctionnement d'un navire et à sa sécurité pendant une expédition (équipage, nourriture, matériel, ...).

BALLE

Gros paquet de coton égrené et compacté pour l'expédition, qui pesait environ 170 kg.

BANDE

Inclinaison d'un navire sur un bord, ici sous l'effet du vent.

BARBANÇON

Récipient.

BOIS DE CAMPESCH

Bois très dur et très lourd, de couleur rouge foncé, qui vient du Mexique et des Antilles, utilisé pour la teinture ou la marqueterie.

BOIS DE GAYAC

Bois très dur, qui pousse en Amérique et à Saint-Domingue, utilisé pour la fabrication de meubles.

CAMPAGNE

Ici, durée d'un voyage.

CHASSER

Glisser sur le fond marin, lorsque l'ancre n'accroche pas le fond.

DU PORT DE

De la capacité de transport de ...

ENTREPONT

Espace entre deux ponts, deux niveaux, d'un navire.

ESPADONNER

Frapper avec une épée, avec le tranchant ou la pointe.

ESTAMPE

Marque, ici faite sur la peau au fer rougi au feu.

FREQUIN

Petit tonneau, équivalent à ¼ du baril (environ 60 litres).

FUTAILLE

Tonneau (peut-être de 808 litres, le tonneau pour le vin valant 4 barriques de 201 litres).

HABITATION

Ici propriété, plantation, comprenant tous les bâtiments et les terres.

INDIGO

Colorant végétal utilisé pour teindre les tissus, extrait de l'indigotier, exporté sous forme de pavés de boue séchée.

JAUGE

Capacité de transport d'un navire.

LAME

Très forte vague.

LISSE

Pièce de bois ceinturant la coque du navire.

LIVRE, SOL DENIER

La livre Tournais est l'ancienne monnaie française, jusqu'à la Révolution française. Elle était divisée en sols et en deniers. Elle représente environ 15 euros.

LIVRE

Aussi le nom d'une ancienne unité de poids, équivalent à 489 grammes.

MOUILLAGE

Emplacement où il est possible pour un navire de jeter l'ancre et de stationner.

NÉGRILLON

Petit garçon Noir.

NÉGRITTE

Fillette Noire.

NOVICE

Jeune débutant.

PACOTILLE

Cargaison de marchandises autorisées, que certains membres de l'équipage avaient le droit d'embarquer sur le navire pour la négocier à leur profit, avec l'accord de l'armateur.

PILOTIN

Élève officier de marine.

PONT

Plancher d'un navire.

POUCE

Ancienne unité de longueur, qui valait 2,7 cm.

QUINTAL

Ancienne mesure de poids, qui valait 100 livres (donc 48,9 kg).

RADE

Lieu abrité, près d'une côte, où les navires peuvent mouiller (stationner).

SUCRE TERRÉ

Sucre mis en pain après avoir été raffiné, blanchi par l'argile (on recouvrait l'intérieur des moules d'une épaisseur d'argile et on faisait chauffer le sucre pour le raffiner).

TIERÇON

Tonneau, contenant entre 520 et 600 litres.

TONNEAU

Il s'agit ici de l'unité utilisée pour mesurer la capacité de transport d'un navire (1,46 m³ au XVIII^e siècle).

TRAITE

Période durant laquelle se fait, sous la responsabilité du capitaine, la recherche d'esclaves et leur troc contre les marchandises venues d'Europe.

LA TRAITE NÉGRIÈRE EN QUELQUES DATES

L'EUROPE ET LA TRAITE NÉGRIÈRE

- 1441** Des navigateurs portugais ramènent les premiers esclaves noirs au Portugal.
- 1625** Les Français et les Anglais se partagent l'île Saint-Christophe, première possession française dans les Antilles.
- 1635** Les Français prennent possession de la Guadeloupe et de la Martinique. Ils sont également établis en Guyane.
- 1697** L'Espagne abandonne aux Français la partie occidentale de l'île de Saint-Domingue.
- 1716** Les particuliers sont autorisés à «faire librement le commerce des Nègres».
- 1744/1747** Guerre de Succession d'Autriche, entre la France et l'Angleterre. Le trafic négrier est interrompu.
- 1756/1763** La guerre de Sept Ans oppose à nouveau la France et l'Angleterre. Le trafic négrier est interrompu pendant six ans.
- 1778** Saint-Domingue compte 288 800 habitants, dont 7 055 gens de couleur libres et 249 000 esclaves.
- 1784** L'État accorde aux armateurs une prime pour les navires expédiés à la traite.
- 1788** Création en France de la Société des Amis des Noirs.
- 1791** Août, déclenchement de l'insurrection des esclaves dans la partie nord de Saint-Domingue.
- 1793** Abolition de l'esclavage dans la colonie française de Saint-Domingue qui proclame son indépendance en 1804 et devient Haïti.
- 1794** La Convention nationale étend l'abolition de l'esclavage à l'ensemble des colonies françaises.
- 1802** Bonaparte, Premier consul, rétablit l'esclavage.
- 1807** L'Angleterre et les Etats-Unis d'Amérique interdisent la traite des esclaves.
- 1817** Louis XVIII interdit la traite négrière, qui continue de manière illégale jusqu'en 1830.
- 1830** L'Angleterre abolit l'esclavage dans ses colonies.
- 1833** Dernière expédition négrière connue, au départ de Nantes.
- 1848** La France abolit l'esclavage dans ses colonies.

LA TRAITE ROCHELAISE

- 1594/1595** Première mention d'une expédition négrière au départ de La Rochelle : *L'Espérance* transporte sa cargaison de captifs dans la colonie portugaise du Brésil.
- 1730/1750** Temps fort de la traite négrière au départ de La Rochelle, avec 154 expéditions.
- 1763** Le traité de Paris sanctionne la perte du Canada français, élément important du commerce maritime rochelais. Plusieurs armateurs rochelais se déclarent en faillite mais de nouveaux acteurs apparaissent.
- 1766** 12 raffineries de sucre fonctionnent à La Rochelle.
- 1778/1781** Pendant la guerre d'Amérique, le trafic négrier rochelais est à nouveau interrompu.
- 1781/1792** Nouveau temps fort : 120 expéditions négrières au départ de La Rochelle, 16 au départ de Rochefort.
- 1790** Création à La Rochelle de la Société des colons franco-américains, pour défendre les intérêts des négociants et le maintien de l'esclavage.
- 1792** 26 avril, le *Saint Jacques* est le dernier navire négrier à quitter La Rochelle au XVIII^e siècle. Premières faillites de négociants rochelais.

BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

BARLIER (Jean-Pierre), *La Société des Amis des Noirs, 1788-1791 : aux origines de la première abolition de l'esclavage (4 février 1794)*, Paris, Editions de l'Amandier, 2010, coll. La Bibliothèque fantôme. 196 p.

CAMARA (Evelyne), DION (Isabelle) et DION (Jacques) *Esclaves, regards de Blancs 1672-1913*. Marseille, Images En Manœuvres Editions ; Aix-en-Provence, Archives nationales d'outre-mer, 2008, coll. Histoires d'outre-mer. 272 p.

COTTIAS (Myriam), CUNIN (Elisabeth), MENDES DE ALMEIDA (António), dir. : *Les Traités et les esclavages : perspectives historiques et contemporaines*, Paris, Editions Karthala ; Centre international de recherches sur les esclavages (CIRES), 2010, coll. Esclavages. 389 p.

DAGET (Serge), *La traite des Noirs. Bastilles négrières et velléités abolitionnistes*. Rennes, Ouest - France Université, 1990. 299 p.

DEVEAU (Jean Michel), *La France au temps des négriers*. Paris, France Empire, 1994. 382 p.

DORIGNY (Marcel) et ZINS (Max-Jean) (dir.), *Les Traités négrières coloniales : histoire d'un crime*. Paris, Editions Cercle d'Art, 2009. 263 p.

FAUQUE (Claude) et THIEL (Marie-Josée), *Les Routes de l'esclavage : histoire d'un très grand « dérangement »*. Paris, Hermé, 2004. 206 p.

GAUTIER (Arlette), *Les Sœurs de Solitude : femmes et esclavage aux Antilles du XVII^e au XIX^e siècle*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010. 275 p.

GEORGEL (Chantal), *L'Abolition de l'esclavage. Un combat pour les droits de l'homme*, Paris, Editions Complexes, 1998. 166 p.

GUÉROUT (Max) *Esclaves et négriers*. Paris, Fleurus Editions, 2012, coll. Voir l'histoire, n° 19. 64 p.

HAUDRÈRE (Philippe) et VERGÈS (Françoise), *De l'Esclave au Citoyen*. Paris, Gallimard, « Découvertes Texto », 1998. 188 p.

KOUFINKANA (Marcel), *Les Esclaves noirs en France sous l'Ancien Régime (XVI^e-XVIII^e siècles)*. Paris, L'Harmattan, 2008, coll. Etudes africaines. 164 p.

MEYER (Jean), *Esclaves et Négriers*, Paris, Gallimard « Découvertes Histoire », nouvelle éd. 1998. 160 p.

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU (Olivier), *Les traités négrières : essai d'histoire globale*. Paris, Gallimard, Bibliothèque des histoires, 2004. 468 p.

RÉGENT (Frédéric), *La France et ses esclaves : de la colonisation aux abolitions (1620-1848)*. Paris, Editions Grasset, 2007. 358 p.

THÉLIER (Gérard), *Le Grand livre de l'esclavage : des résistances et de l'abolition : Martinique, Guadeloupe, la Réunion, Guyane*. Paris, Editions Orphie, 2010. 158 p.

ASPECTS LOCAUX

AUGERON (Mickaël), CAUDRON (Olivier) (dir.), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*. Paris, Les Indes savantes, 2012, coll. Rivages des Xantons. 341 p.

CAUNA (Jacques), *Au temps des isles à sucre. Histoire d'une plantation de Saint-Domingue au XVIII^e siècle*. Paris, Karthala, 1997. 287 p.

DAMON (Rodolphe), *Joseph Crassous de Médeuil, 1741-1793 : marchand, officier de la Marine royale et négrier*. Paris, Karthala, 2004, 256 p.

DELAFOSSÉ (Marcel) (dir.), : *Histoire de La Rochelle*. Toulouse, Privat, 1985, 308 p.

DEVEAU (Jean-Michel), *Le Commerce rochelais face à la Révolution : correspondance de Jean-Baptiste Nairac*. La Rochelle, Rumeur des Ages, 1989. 253 p.

DEVEAU (Jean-Michel), *La Traite rochelaise*. Paris, Karthala, 1990. 334 p.

PÉTROWISTE (Tony), *Les Raffineries de sucre à La Rochelle aux XVII^e et XVIII^e siècles*. Mémoire de maîtrise, La Rochelle, 2000.

POUZACHE (Danielle), *Jacques Rasteau armateur rochelais au XVIII^e siècle*. Roccafortis n° 44, septembre 2009, p. 196-211.

Un commerce pour gens ordinaire, la Rochelle et la traite négrière au XVIII^e siècle. Catalogue d'exposition. La Rochelle, Archives Départementales de la Charente-Maritime, 2010. 80 p.

YACOU (Alain), *Journaux de bord et traite de Joseph Crassous de Médeuil : de La Rochelle à la côte de Guinée et aux Antilles (1772-1776)*. Paris, Karthala, 2001. 341 p.

Affréter des bateaux dans les ports d'Europe pour aller acheter des esclaves sur les côtes d'Afrique, puis les transporter en Amérique pour les y revendre : tel était l'effrayant trafic d'êtres humains entre ces trois continents qu'on appelle la traite négrière, auquel se livrèrent la plupart des pays européens entre le ^{xvi}^e et le début du ^{xix}^e siècle. Les Français la pratiquèrent également pour fournir en main-d'œuvre les plantations de leurs colonies des Caraïbes. Du fait de son importance, le port de La Rochelle y contribua particulièrement, devenant au ^{xviii}^e siècle le deuxième port négrier de France.

L'objet de ce dossier pédagogique est de faire comprendre le fonctionnement de la traite négrière rochelaise dans toute sa complexité, et au plus près de ce qu'elle a vraiment été, à partir de documents originaux de l'époque. Plans et dessins, gravures, journaux de bords, lettres, livres de comptes... tous issus des fonds conservés aux Archives départementales de Charente-Maritime, qui témoignent de ce commerce en apparence ordinaire, mais où affleurent la dureté des conditions de transport, la mortalité effroyable qui régnait sur les bateaux, les risques considérables de telles expéditions, ou la prise de conscience progressive de l'inhumanité de ce commerce.

Quelle était l'importance de cette activité à La Rochelle et sa part dans la prospérité de la ville ? Quelles étaient les motivations de la traite pour ceux qui s'y livraient ? Comment les Européens se procuraient-ils les esclaves ? Comment se déroulaient les traversées ? Dans quelles conditions l'équipage et les captifs voyageaient-ils ? Ceux-ci tentaient-ils d'échapper à leur sort ? De quelle manière s'est préparée progressivement l'abolition de la traite négrière ? Telles sont les questions auxquelles ce dossier tente d'apporter des éléments de réponse.

Les documents originaux permettent ainsi aux enseignants de faire réfléchir leurs élèves sur cette page de l'histoire, en les confrontant aux témoignages laissés par les hommes qui l'ont vécue : depuis l'émouvant récit d'une révolte d'esclaves à bord du navire La reine de Poldor en 1787, ou celui de la mort en mer d'un mousse de quinze ans en 1772, jusqu'à la froide comptabilité des registres où les Noirs sont dénombrés comme des têtes de bétail, et appelés « nègres » ou « pièces d'Inde ».

Les derniers navires négriers partirent de La Rochelle au début de la Révolution française, avant que l'insurrection des esclaves de la très riche Saint-Domingue (actuelle Haïti), puis l'abolition de l'esclavage en 1794, ne portent un coup d'arrêt définitif à la traite rochelaise.

Signalons que ce dossier pédagogique trouve un complément à la fois utile et ludique dans l'exposition virtuelle interactive réalisée par les Archives départementales sur le même thème, et accessible sur le site : www.exposvirtuelles.charente-maritime.fr/fr/expositions

Louis-Gilles Pairault

Conservateur du patrimoine
Directeur du service départemental
d'archives de la Charente-Maritime

Pour réserver votre séance Contactez-nous :

À LA ROCHELLE

35 rue F. de-Vaux-de-Foletier
17042 La Rochelle Cedex 1
Tél. 05 46 45 17 77
archives@cg17.fr

À JONZAC

81-83 rue Sadi Carnot
17500 Jonzac
Tél. 05 46 48 9113
archivesjonzac@cg17.fr

