

**Répertoire
des expéditions
négressières françaises
à la traite illégale
(1814-1850)**

Serge Daget

Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique -
Comité nantais d'études en sciences humaines

DL-0.021994-02398

DU MEME AUTEUR

†Jean METTAS, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*. Tome I, Nantes, Paris, Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, 1978; Tome II, *Ports autres que Nantes*, Paris, Société Française d'Histoire d'Outre-mer, 1984, XXI-795 et IX-972 pages, édité par Serge DAGET, avec la collaboration de Michèle DAGET pour le tome II, et des index de Jean-Claude NARDIN.

En collaboration avec François RENAULT, *Les traites négrières en Afrique*, Paris, Karthala, 1985, 237 p., cartes, illustr.

Divers articles dans *The Uncommon Market*, New-York, Academic Press, 1979; *Religion, Slavery and Reform*, Londres, Dawson and Archon, 1982; *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*, Madison, The Wisconsin University Press, 1983; *The Abolition and its Aftermaths*, Londres, Franck Cass, 1984.

Tous droits réservés, conformément à l'intégralité des termes de la loi du 11 mars 1957.

Centre de Recherche sur l'Histoire du Monde Atlantique, ISBN : 2-900486-01-7
Comité Nantais d'Etudes en Sciences Humaines, ISBN : 2-9502713-0-8
© Serge DAGET



RECONNAISSANCE

Nous devons à M. René THURNEMANN, notre ami et
encouragement de travail et d'écrits.

A Michèle

Nous devons à quelques spécialistes - MM. Herbert A. HARRIS,
Belen DAVIS, David MITCHELL, David RICHARDSON, Walter
MENCHINGTON, Gabriel GILPIN, Robert GREENE, pour quelques
autres, des critiques précieuses de la première et la seconde édition.

Nous devons à l'Institut d'Études, d'Art et d'Anthropologie Africain
de l'Université Nationale de Côte d'Ivoire, à Abidjan, d'avoir financé
nos recherches aux Archives Nationales de la République de Côte
d'Ivoire, Fouché Bay-Douala, Pôhémou.

Nous devons au Centre National de la Recherche Scientifique
(CNRS) et au Board of Social Sciences Council (BSSC) d'avoir pu
effectuer les dernières révisions dans les bureaux du Public Record
Office, et au French Ministry, à Londres.

Survoit, l'auteur se doit de rendre ses respectueux, profonds et
sincères hommages à la première sans qui ce livre... plusieurs fois
annoncé, n'aurait pas été publié. M. Maurice LÉPRAIRE, avec sa vaillance
qui l'emporte de ses collègues et de la courtoisie des plus braves.
Cet "animateur" d'écrits, comme il se qualifie lui-même - avec à charge
de sa tenue de voir le plus fort, car l'auteur voit souvent de grosses
difficultés et exigences - a des yeux brillants de travail et d'écrits.
Il a offert toutes les facilités matérielles et techniques à la publication de
cet ouvrage. Toute modestie démentie, ce l'auteur croit que le présent
travail n'est pas sans rapport à la reconnaissance historique
internationale. Il est de bon certain que cette reconnaissance est
adressée à M. Maurice LÉPRAIRE, pour l'avoir permis.

1968, M. P. L., Université de la Méditerranée, Marseille, France, pp. 1-10.
 1970, M. P. L., Université de la Méditerranée, Marseille, France, pp. 1-10.
 1971, M. P. L., Université de la Méditerranée, Marseille, France, pp. 1-10.
 1972, M. P. L., Université de la Méditerranée, Marseille, France, pp. 1-10.
 1973, M. P. L., Université de la Méditerranée, Marseille, France, pp. 1-10.
 1974, M. P. L., Université de la Méditerranée, Marseille, France, pp. 1-10.

ANNEXE A

Les publications de l'auteur sont résumées dans le tableau ci-dessous.

1970, M. P. L., Université de la Méditerranée, Marseille, France, pp. 1-10.
 1971, M. P. L., Université de la Méditerranée, Marseille, France, pp. 1-10.
 1972, M. P. L., Université de la Méditerranée, Marseille, France, pp. 1-10.
 1973, M. P. L., Université de la Méditerranée, Marseille, France, pp. 1-10.
 1974, M. P. L., Université de la Méditerranée, Marseille, France, pp. 1-10.

Les données relatives à l'auteur sont à disposition de tous les lecteurs de ce journal.

Centre de Recherches sur les Maladies Infectieuses, 173, Avenue Pasteur, 13008 Marseille, France.
 Tél. 0491 22 22 22, Fax 0491 22 22 22, Courriel: info@cmi.jussieu.fr
 © 1994-2004



RECONNAISSANCE

Nous devons à M. Henri BRUNSCHWIG vingt années d'encouragements, de conseils et d'amitié.

Nous devons à quelques spécialistes - MM. Herbert S. KLEIN, David Brion DAVIS, David ELTIS, David RICHARDSON, Walter MINCHINTON, Gabriel DEBIEN, Hubert GERBEAU, parmi quelques autres, des critiques précieuses sur le principe et la forme de ce travail.

Nous devons à l'Institut d'Histoire, d'Art et d'Archéologie Africains de l'Université Nationale de Côte d'Ivoire, à Abidjan, d'avoir financé nos recherches aux Archives Nationales de la République de Sierra Leone, Fourah Bay college, Freetown.

Nous devons au Centre National de la Recherche Scientifique (C.N.R.S.) et au Board of Social Sciences Council (B.S.S.C.) d'avoir pu effectuer les dernières vérifications dans les papiers du Public Record Office, et au British Museum, à Londres.

Surtout, l'auteur se doit de rendre un respectueux, profond, et sincère hommage à la personne sans qui ce *Répertoire...* plusieurs fois annoncé, n'aurait pas été publié, M. Maurice PERRAIS, dont on ne sait quoi l'emporte, de son érudition ou de sa curiosité toujours battante. Cet "amateur" d'histoire, comme il se qualifie lui-même - mais je donne ici au terme son sens le plus fort, car l'amateur sait nombre de choses stupéfiantes et rigoureuses -, a des yeux brillant de bonté et d'humour. Il a offert toutes les facilités matérielles et financières à la publication de cet ouvrage. Toute modestie dépouillée, si l'auteur croit que le présent travail n'est pas sans apporter à la communauté historique internationale, il sait de façon certaine que cette communauté est redevable à M. Maurice PERRAIS, pour l'avoir permis.

RECONNAISSANCE

Nous devons à M. Hans BRUNSCHWIG vingt années d'enseignement, de conseils et d'amitié.

Nous devons à quelques spécialistes - MM. Hubert E. KLEIN, David RYAN, DAVID, David ELITE, David RICHARDSON, Walter MINCHINTON, Gabriel DESIR, Hubert GERRARD, parmi quelques autres, des critiques précieuses sur la forme et le fond.

Nous devons à l'Institut d'histoire d'Art et d'Archéologie Africaine de l'Université Nationale de Côte d'Ivoire à Abidjan, d'avoir permis nos recherches aux Archives Nationales de la République de Côte d'Ivoire pour les copies faites.

Nous devons au Centre National de la Recherche Scientifique (C.N.R.S.) et au Comité de Recherches Scientifiques (C.R.S.) d'avoir pu effectuer les dernières vérifications dans les pages du Public Record Office et au British Museum à Londres.

Surtout, l'auteur se doit de rendre ses respects, gratitude et sincère hommage à la personne sans qui ce livre n'aurait jamais été écrit, M. Maurice TESSIER, dont on ne peut que l'espérer de son état de santé en de sa santé toujours meilleure. Cet "amateur" d'histoire, comme il se qualifie lui-même - mais le dit-il au mieux son état le plus fort car l'auteur est souvent de bonne humeur et rigoureux - a des yeux brillants de bonté et d'honneur. Il a offert toutes les facilités matérielles et financières à la publication de cet ouvrage. Toute modestie dénuée, si l'auteur veut que le livre n'ait pas sans apporter à la communauté africaine internationale. Il est ce livre écrit par cette communauté est dédié à M. Maurice TESSIER pour l'avoir écrit.

INTRODUCTION

Les premières notules de ce *Répertoire...* ont été recueillies en 1967, alors que la thèse complémentaire valait encore dans le monde universitaire. La dernière trouvaille d'une expédition négrière à la traite illégale, seulement probable car très mal documentée, date de 1984. Toujours, l'on peut espérer découvrir, ou confirmer sérieusement, quelque expédition nouvelle. Préambule, pour signifier que si ce livre constitue un instrument de connaissance, la recherche, elle, loin d'être épuisée, est ouverte. Sans trop de présomption, semble-t-il, cet ouvrage propose à d'éventuels continuateurs une base fondamentale à laquelle ils seront susceptibles d'ajouter leurs propres constructions : historiques, sociologiques, politiques, économiques, juridiques, psychologiques ou culturelles.

En 1978 et 1984, nous éditons les recherches de notre condisciple et ami Jean METTAS, prématurément disparu en 1975. Pendant plusieurs années, cette publication¹ sur la traite des Noirs au XVIII^e siècle a placé les travaux français à la pointe des connaissances internationales en la matière. Elle a été fructueuse, car d'éminents chercheurs anglophones ont commencé la publication d'une analyse systématique semblable sur l'activité négrière du port de Bristol². À Nantes, les premiers travaux d'un jeune chercheur l'ont conduit à publier un article intéressant³ et promettent des résultats qui combleront la lacune du savoir sur la traite durant le Consulat et l'Empire. Le présent *Répertoire....* s'inscrit dans la même veine, avec ses différences. Il relate une histoire à la fois classique et entièrement nouvelle. Classique : c'est la traite, à peu près comme elle a été exercée pendant plus de cent ans - imprécision chronologique due au manque d'études sur le XVII^e siècle - par les armateurs, les capitaines et les équipages des navires négriers français; nouvelle : c'est la traite sous le nouveau régime abolitionniste et répressif qui la

¹ † Jean METTAS, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*; Tome I : Nantes, Tome II : Ports autres que Nantes; Paris, Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, XXI-795, IX-972 p., édité par Serge DAGET, avec la collaboration de Michèle DAGET pour le tome II, et les index de Jean-Claude NARDIN.

² [David RICHARDSON, éd.] *Bristol, Africa and the Eighteenth-Century Slave trade to America, Vol. 1 : The Years of Expansion, 1698-1729*; Bristol Records Society Publications, vol. XXXVIII, 1986, 203 p.

³ Eric SAUGERA, "Une expédition négrière nantaise sous le Consulat : *La Bonne Mère*, armement Trottier, 1802-1803", Nantes, *Enquêtes et Documents*, Centre de Recherche sur l'Histoire du Monde Atlantique, XIII, 1987, p. 35-66.

sanctionne, en théorie depuis 1814, et avec plus ou moins d'efficacité mais avec des moyens officiels à partir de 1818. En deux mots, la *traite illégale*, en vertu de décisions abolitionnistes essentiellement britanniques mais auxquelles les Français participent comme d'autres nations.

Des rappels historiques paraîtraient indispensables : nous ne les poserons pas ici. Ils figurent en clair dans le texte, rattachés à la chronologie. Un bref résumé susceptible de replacer le contexte historique et, puisqu'il s'agit d'illégalité, le contexte juridique, introduira aux rubriques analytiques. Cette méthode rend davantage compte des torsions, des distorsions lentes qui retardent l'évolution des conditions générales, des événements particuliers entourant les phénomènes négrier et répressif.

La pratique négrière au XVIII^e siècle, honorée, protégée, et subventionnée par l'Etat, est d'une approche relativement aisée dans les documents publics. Au XIX^e siècle, les conditions historiques rendent différentes celles de la recherche. La traite est *illégale*. En règle générale, les individus qui travaillent dans l'illégalité sont plutôt enclins au silence sur eux-mêmes et la nature de leurs activités. Ainsi, les recherches sur la traite négrière au XIX^e siècle rencontrent et doivent surmonter de nombreux obstacles. Aucun armateur de navire, aucun capitaine, n'iront proclamer leur participation à une expédition négrière. Durant les formalités obligatoires qui précèdent le départ à la mer - déclaration d'armement, délivrance des congés, etc., durant la formalité obligatoire du « rapport de mer » au retour du navire, il est très peu souvent fait allusion à une participation quelconque à la traite. Bien au contraire, la tendance générale est à la nier au cas d'accusation, sur dénonciation, par exemple.

Néanmoins, on relève un paradoxe. Cette traite, des auteurs la qualifient de *clandestine* : de Furetière à Robert, les lexicographes s'accordent sur le sens de « fait en cachette des lois ». Or, interdite par la loi, *illégale*, elle se prépare cependant au vu et au su de tout le monde, y compris des autorités chargées de la combattre. Cela signifie que nous disposons de plusieurs moyens de la connaître. Par surcroît, d'autres formalités, qui ressortissent au droit coutumier de la mer, font apparaître de grands motifs de soupçons ou révèlent l'expédition négrière illégale.

Voici, cas extrêmes, deux navires déclarés à la destination de Sumatra. Si l'on ne va pas chercher au-delà de cette affirmation officialisée, l'on rate deux négriers, capturés et condamnés : voir comme

exemples *La Confiance*, 1821/17 et *La Petite Betsy*, 1822/60. Voici un navire déclaré officiellement pour la côte d'Afrique : certes, pourrait-il y pratiquer l'activité économique que les abolitionnistes espèrent et nomment « le commerce légitime », c'est-à-dire l'échange de marchandises européennes contre des productions naturelles africaines autres que l'homme. Or, en hypothèse générale, les navires français entre 1814 et 1831 ne le pratiquent que fort rarement; d'autre part et surtout, on retrouve le bâtiment aux atterrages d'une île esclavagiste ou de la côte sud-américaine : que vient-il donc y faire, après avoir touché la côte occidentale de l'Afrique, dont la seule production conséquente ou qui vaille un tel détour est le nègre ? Voici, au contraire, un navire déclaré pour un lieu quelconque du côté américain de l'Atlantique : que vient-il donc faire sur la côte ouest africaine où il est repéré, parfois visité par un croiseur de guerre de la répression britannique ou française ? Enfin, si cela ne donne pas le moyen de savoir le détail de ses relâches africaines, la coutume maritime oblige le capitaine à porter à son rôle d'armement le gîte où il a jeté les cadavres des marins morts durant l'expédition. Tout au long de ce *Répertoire...* des informations de cet ordre offriront différentes possibilités d'appréciations sur la probabilité de la fonction négrière d'un navire.

A l'évidence, le risque est de qualifier de négrier n'importe quoi ou qui, n'importe quand. Pour obvier à cette tentation, nous avons posé un système pas entièrement arbitraire qui cherche à rendre compte de la valeur de l'information recueillie. Nous y revenons plus bas. Mais il faut savoir que cette base n'a pas bénéficié des richesses dont nous avons quelques raisons de supposer qu'elles demeurent - et pour combien de temps encore - dans des archives privées, souvent priées de se taire. D'autre part, à l'occasion de ce *Répertoire...*, nous avons cru devoir nous montrer très sévère à l'égard des sources. N'est pas navire négrier qui veut. Or, les autorités de la Marine soupçonnent bien des choses sur de simples apparences, voire sur des on-dit. Dès lors, souvent, nous avons éliminé des bâtiments dont il n'est pas absolument invraisemblable qu'ils aient été négriers. Au total, si notre lecteur va jusqu'à comparer tel ou tel chiffre que nous publions jadis ou naguère, il ne trouvera pas son compte. Mais en somme, celui que nous proposerons ici sera préférable - quitte à l'améliorer. A la fin du volume, le lecteur trouvera trois index. Avec plusieurs milliers de noms, ils forment des pistes préalables pour une statistique systématique du contenu de l'ouvrage.

Nous n'avons pas réutilisé le système de normalisation des informations que nous avons prêté à l'édition du *METTAS*. En effet, plusieurs variables nouvelles apparaissent dans notre *Répertoire...* inhérentes

aux conditions de la traite illégale. De toute façon, celles-ci eussent bouleversé l'ordre autrefois retenu. Chaque notice ou article renferme quatre séries d'informations :

- 1 - le nom et la place "numérotée" du navire dans la traite illégale;
- 2 - les divers types d'informations sur l'expédition considérée;
- 3 - la documentation disponible et actuellement connue;
- 4 - les sources auxquelles ont été puisées les informations.

Sur la première ligne de chaque article ou notice, figure le nom du bâtiment concerné, par exemple *L'Edouard*. Le classement, malheureusement arbitraire, est dans l'ordre alphabétique des noms de navires. Ce n'est pas le meilleur (l'ordre chronologique eût été préférable, mais l'état de la documentation et sa qualité différentielle n'auraient pas permis de le maintenir). Le nom du navire est suivi d'une virgule et de deux nombres : le premier est celui de l'année de départ de l'expédition, le second correspond au "numéro" attribué à l'expédition dans l'année, par exemple 1822/34. A la fin de cette première ligne l'on trouvera quatre indications : le nom du port de départ de l'expédition, suivi de trois nombres : le premier indique celui des expéditions parties de ce port dans le courant de l'année; le second correspond au nombre total des expéditions du port en cause au moment de l'expédition analysée; le troisième au total des expéditions négrières tous les ports de départ confondus au moment de l'expédition considérée. Ainsi : *Nantes 04/50/144* signifie que l'expédition en cause est la 4^e de l'année, pour 50 au départ de Nantes depuis 1814 sur un total de 144 expéditions françaises au moment considéré. Autrement dit, cet en-tête propre à chaque expédition relève au fur et à mesure l'évolution quantitative de la traite illégale française au moment de l'expédition sous analyse. Dans 113 cas, l'illégalité a pour effet particulier d'occulter entièrement les informations sur le port de départ d'un navire, bien que l'expédition soit attestée et le navire, parfois, capturé et condamné : nous pallions cette lacune par la création d'une notation spéciale, *Inconnu*, qui est affectée des mêmes indications numériques que précédemment.

En second lieu, figurent sept rubriques analysant les caractéristiques de l'expédition considérée. La densité d'information de chaque rubrique est absolument inégale : répétons une fois pour toutes que tout est subordonné à l'illégalité de la traite. La graphie des sources, sauf rares exceptions, a été respectée. Ces sept rubriques sont les suivantes :

I - ARMEMENT : lorsqu'elle est complète, la première rubrique indique le type de navire expédié, le lieu et la date de construction, le tonnage, le nombre de canons, le nombre d'hommes d'équipage. Viennent ensuite le ou les noms et prénoms du ou des capitaines, parfois du second et du subrécargue, à l'occasion une information supplémentaire; l'indication de la date et du lieu de naissance, la date et le lieu d'obtention du brevet de capitaine au long cours, l'âge - donnée beaucoup moins ridicule qu'il peut sembler lorsqu'on constate qu'un nombre important de capitaines vont "étréner" leur nouveau titre à la traite... Le ou les noms des armateurs apparaissent dans cette rubrique, ainsi que la date de l'appareillage du port et le lieu déclaré de la destination du navire. La rubrique ARMEMENT est dense si les documents permettent de la compléter, ce qui s'avère surtout pour le port de Nantes.

II - TRAITE : cette seconde rubrique indique le ou les sites de traite. L'information est généralement produite par la capture du navire, son procès, ou une dénonciation de marin. On ne doit pas la considérer d'une fiabilité parfaite. La rubrique indique parfois les dates, parfois - mais trop rarement, le nombre des Noirs embarqués à bord du navire. Pour la traite française, les renseignements qu'on en tire ne correspondent pas nécessairement aux moyennes élaborées par les auteurs, leurs méthodes seraient-elles parfois extrêmement sophistiquées.

III - PASSAGE : la troisième rubrique est remarquablement mal informée : quelques rares expéditions nous donnent des indications sur ce point pourtant capital.

IV - LIEU D'ARRIVEE : dans la quatrième rubrique, nous avons évité de classer automatiquement ou hypothétiquement dans l'une des possessions françaises des Antilles, les expéditions aux sites de débarquement douteux ou imparfaitement localisés. Un tel classement systématique aurait eu pour conséquence de fausser la perspective démographique dans le système esclavagiste français. Nous avons suggéré, ailleurs⁴, que celui-ci ne ressentait pas partout les mêmes besoins en main-d'œuvre. Ici, l'historien a préféré l'abstention. Malheureusement, ce choix déterminé laisse en présence de nombreux espaces vides.

⁴ Serge DAGET, *Les croisières françaises de répression de la traite des Noirs sur les côtes occidentales de l'Afrique, 1817-1850*, thèse pour le doctorat d'Etat ès-Lettres et Sciences Humaines, Paris-Sorbonne, Rezé-lès-Nantes, 1987, 2 vol., 893 p., dactylographiées. Cf. David ELTIS, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New-York, Oxford Univ. Press, 1987, 418 p.

V - REPRESSION : la cinquième rubrique est consacrée à la répression : visite, saisie, capture, par un croiseur de guerre, qu'il soit anglais, français, ou nord-américain, qu'il soit corsaire "brésilien" ou "sud-américain". Lorsqu'on la connaît, la date de l'événement est indiquée - curieusement, ce n'est pas toujours le cas.

VI - SANCTIONS : la sixième rubrique indique les sanctions appliquées au navire, quel que soit son statut - avéré, soupçonnable ou suspect -, ou celles appliquées au capitaine : ce n'est pas la moins surprenante, suggérant au second degré l'état des esprits face aux phénomènes négrier et répressif. Le temps est long avant que la justice française agisse, et lorsqu'il est venu, l'action antinégrière est encore loin d'opérer systématiquement.

VII - INFORMATIONS : cette rubrique propose cinq degrés d'appréciations sur l'appartenance négrière d'un navire.

1 - L'appréciation *aucune* indique qu'aucun document de comparaison ne permet de donner de la substance à l'expédition négrière. Néanmoins, elle est retenue. Il s'entend que cette appréciation est rare dans le *Répertoire*...

2 - L'appréciation *douteuse*, rare elle aussi, indique que nous ne trouvons pas dans les papiers publics les données suffisantes pour inscrire l'expédition dans une des trois catégories suivantes.

3 - L'appréciation *navire suspect* indique une expédition sur laquelle l'administration portuaire ou ministérielle, selon une condition quelconque parfois préalable à l'expédition elle-même, prononce des soupçons et formule assez fréquemment un ordre de recherche ou de plus ample informé. Dans ce cas, l'historien ne peut s'autoriser à dépasser la circonspection de l'administration centrale ou locale : il ne se prononce donc pas de façon décisive sur l'appartenance négrière du navire mais n'hésite pas à la présupposer, voire à la considérer probable.

4 - L'appréciation *navire soupçonnable* forme la catégorie la plus nombreuse du *Répertoire*.... Elle ne soulève pas un doute sérieux, mais considère que les administrations maritimes ou judiciaires n'ont pas prononcé définitivement sur les bâtiments concernés. Par exemple, un navire est sérieusement soupçonnable si, devant un tribunal, il est acquitté « faute de preuves suffisantes ». Cet attendu spécialement fréquent n'implique pas qu'un navire n'ait pas été

négrier. En revanche, l'on peut se demander à quel point il implique la "mansuétude" de la justice française envers la traite illégale.

5 - L'appréciation *négrier avéré* signale l'expédition qui, par des conditions objectivement contrôlables, telles que visite à bord, aveu, procès, condamnation, liquidation, ou autres, ne permet pas de douter de sa participation effective à la traite des Noirs.

Ces niveaux d'appréciation précèdent la troisième série d'informations de chaque notice ou article. Celle-ci consiste en développements et commentaires sur l'expédition considérée. Lorsque le cas s'y prête et que la documentation existe, ils autorisent la publication de textes, soit *in extenso*, soit par résumés. L'on ne croit pas s'avancer hardiment en prétendant que la quasi-totalité de ces textes est inédite. Ils sont également de densité variable, de quelques lignes à quelques pages. Nous n'avons pas multiplié les exemples, mais n'avons pas non plus négligé les possibilités de comparaison : ainsi, on trouvera plusieurs nomenclatures de marchandises de traite, plusieurs rapports de mer, plusieurs pièces juridiques - mais, malheureusement, peu de comptes de captifs achetés ou déportés, et, très rarement, vendus. Dans le silence de l'illégalité, notre information dépend presque toujours de la « malchance » des expéditions coupables et capturées. En revanche, dans ce cas, il advient qu'on dispose de renseignements parfois spectaculaires : il était bon de les publier.

Enfin, les dernières lignes de chaque notice ou article mentionnent les dépôts et les séries dans lesquels documents et textes sont contrôlables. Les archives des ports ont beaucoup contribué à l'élaboration du *Répertoire...* mais des sources, ou plus traditionnelles ou plus exceptionnelles, ont été exploitées : les papiers des séries Justice BB¹⁸ et la suite, de la série Marine BB⁴ aux archives nationales, ceux de l'étonnante série factice *Généralités* à la section d'Outre-Mer, naguère rue Oudinot, aujourd'hui à Aix-en-Provence, sont aux côtés des papiers des archives départementales qui peuvent contenir de pures merveilles. Cependant, tout cela demeurerait incomplet si le chercheur n'en appelait aux formidables ressources du Public Record Office, à Londres. C'est l'inépuisable série *Foreign Office 84, Slave Trade*, l'intéressante F.O. 315, et dans le même sanctuaire, les séries *Amirauté*. Incomplet, s'il ne vérifiait pas aux papiers publics des archives nationales de la République du Sénégal et à ceux des archives nationales de la République de Sierra Leone.

L'on mentionne également des références bibliographiques. Ces dernières sont relativement rares, la traite illégale française étant un

tout nouveau sujet d'étude, contrairement aux notions véhiculées par une certaine rumeur publique selon laquelle tout est dit, connu, vu, approché, sur la traite négrière. Ce *Répertoire....* montre le contraire, semble-t-il.

Et tout n'y est pas dit : que n'aurait-on pu dire si le chercheur avait bénéficié de documents appartenant aux archives privées, où réside sûrement le cœur des choses? Des interrogations cardinales attendent encore leurs réponses. Qu'est-ce donc qui est le plus dommageable aux Nègres? Les arguties d'une justice dont on voit bien qu'elle se pose fréquemment en complice objective des négriers? Les séries d'indécisions des autorités supérieures de quoi découle l'incertitude des hommes chargés d'une mission de répression au nom de la cause humanitaire - quel beau paradoxe que de mettre la force armée au service de la morale? La ténacité des Blancs négriers à poursuivre leurs entreprises en association avec des Noirs négriers, les uns et les autres liés dans la même recherche des profits, visibles ou invisibles? Tout cela se tient, étroitement mêlé, formant une masse loin d'être inerte mais à charge entièrement négative qui, finalement, pèse de tout son poids sur les esprits. La continuation de la traite par ses moyens classiques ou renouvelés, ou, ce qui est la même chose, l'incapacité à la réduire par la force, constituent, en somme, un modèle de l'incrustation dans les mentalités des principes de l'exploitation et de domination de l'autre.

Serge DAGET

1814

Le hasard du classement alphabétique place en premier numéro de ce *Répertoire* un navire dont le voyage présente toutes les caractéristiques des expéditions négrières du XVIII^e siècle. Mais, toutes nouvelles en 1814, s'ajoutent des conditions de la répression par la marine de guerre anglaise, qui deviendront une constante en s'amplifiant, avant que la marine de guerre française pratique cette répression, à titre autonome. Le cas de la côte d'Angole demeurera particulier, dans la mesure où les accords bilatéraux lusitano-britanniques autoriseront les Portugais à pratiquer la traite en toute légalité, jusqu'à la révision de ces accords, et surtout jusqu'à l'émergence d'une nouvelle nation, le Brésil.

La Belle, 1814/01

Bordeaux 01/01/01

I - ARMEMENT : 334 tonneaux, 47 hommes, capitaine Brian, 54 ans, armateurs Lefebvre et Hourquebie frères. Appareille de Bordeaux, pour la côte d'Angole, 15 décembre 1814.

II - TRAITE : Ambriz, 27 février 1815, traite du 8 mars au 22 juillet, soit 129 jours. Au départ, le 24 juillet, la cargaison humaine est de 265 hommes, 82 garçons, 100 femmes, 54 filles, soit 501 Noirs.

III - PASSAGE : Leur taux d'entassement est de 1,5 individus par tonneau de navire. On ignore s'il y a des morts pendant la traversée. Le trois-mâts est dans les eaux antillaises le 6 septembre, après 45 jours de mer.

V - REPRESSION : Saisie anglaise par le HMS brig *Barbados*.

VI - SANCTIONS : procès le 3 octobre 1814, à Antigua. Condamnation sans appel.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

Adjugé en vente publique à Bordeaux, le navire connu sous le nom de *La Belle* a été construit à Calcutta, et pris sur l'Angleterre en 1806. C'est un trois-mâts à deux ponts, de 73 pieds de long, 23 pieds de large, 10 pieds de haut, soit en mesures modernes : 24,09 m. sur 7,60 et 3,30. J.M. Lefebvre, négociant, en possède les 2/3, Hourquebie frères possédant le reste.

Les armateurs ont demandé les congés pour l'Afrique en juin 1814 - dès le retour à la mer libre : probablement, les premiers dans la France de la première Restauration. Les autorisations tardent à venir, car les autorités attendent les résultats des tractations de paix franco-anglaises. Le capitaine Brian reçoit les circulaires restrictives de la traite adressées aux armateurs et aux autorités portuaires, en août et au début d'octobre 1814.

L'acquit-à-caution n° 32 délivré par la douane royale, bureau de sortie de Bordeaux, sous la garantie du sieur Delmestre, présente un état de l'avitaillement et des marchandises de traite qui peut constituer une référence générale relativement à beaucoup d'expéditions négrières suivantes :

1. MARCHANDISES TIREES DE L'INTERIEUR

13 tonneaux, une barrique vin rouge = 4 060 F; 34 muids 1/6 eau de vie en 23 pièces = 5 800 F; 5 tierçons vinaigre blanc = 200 F.; 7 futailles et 2 sacs rix [*sic*] pesant 38 quintaux = 2 200 F; 45 futailles biscuits pesant 100 quintaux = 4 000 F; 1 panier contenant 50 fromages = 100 F; 2 futailles tabac en feuilles pesant 150 kg = 600 F; 512 barres de fer pesant 37 quintaux = 2 120 F; ditto plomb en grains pesant 3 quintaux = 300 F; 2 quintaux fer en feuille = 150 F; 1 ditto contenant dix mille pierres à fusils = 60 F; 12 caisses contenant 290 fusils de traite et 100 mousquetons = 3 100 F; 60 barils poudre de traite pesant 60 quintaux = 12 000 F; 2 barils poudre de guerre pesant 100 kg = 300 F; 11 balles indiennes pesant 974 kg, valeur 13 300 F; 2 ditto contenant 68 shâls en indienne pesant 89 kg = 1 800 F; 1 ditto Liménias pesant 150 kg = 2 400 F; 9 ditto couvertures en laine pesant 360 kg = 400 F; 1 balle bajutapeaux pesant 130 kg = 1 500 F; 6 manteaux en drap = 500 F; 9 balles drap commun pesant 415 kg = 8900 F; 1 balle mouchoirs bleu pesant 56 kg = 700 F; 1 caisse rasade [*sic*] et bonnets de traite pesant 100 kg = 380 F; 1 caisse contenant 60 parasols = 900 F; 1 635 barils vuides = 2 985 F.

2 - MARCHANDISES SORTIES DE L'ENTREPOT

50 canettes vuides = 2 000 F; 100 flacons en verres vides = 150 F; 400 barbançons vides = 586 F; 4 paniers contenant 207 canettes = 330 F; 16 caisses fusils de traite et sabres = 2 160 F; 3 barils guinéaillerie pesant 94 kg = 240 F; 12 serrures = 24 F; 12 paires d'anneaux en fer = 24 F; 12 paires poignées en fer = 24 F; 1 caisse miroir en papier doré = 250 F; 1 caisse grelots = 679 F; 1 baril rasade pesant 117 kg = 200 F; 1 caisse pipes = 27 F; 2 rouleaux-stockfishs = 155 F; 1 coffre en fer pesant 140 kg = 200 F; 1 balle contenant 180 pièces corrots = 1 130 F; 52 colis guinées bleues pesant 7 016 kg = 71 219 F.

Remises dans l'ordre traditionnel des grands produits échangés à la traite, ces marchandises représentent la somme de 154 384 francs.

Lefebvre et sa caution se sont engagés à employer toute la cargaison dans la traite [crainte des officiels de la contrebande dans l'intérieur métropolitain?..] et de justifier l'importation des Noirs au moyen de certificats délivrés par les autorités coloniales. Les marchandises ont été plombées et "n'ont payé aucun droit attendu leur destination". La douane de la côte d'Angole, "receveurs et contrôleurs", devra apostiller l'acquit à caution et certains papiers devront être signés par "les adjoints au maire de la Côte d'Angole". Ces observations donnent à s'interroger sur la valeur des restes de l'héritage de connaissances relatives à la côte d'Afrique...

Ces papiers sont datés du 22 décembre 1814. Le bâtiment prend la mer quatre jours plus tard, ou le 3 janvier 1815, avec un équipage dont la moyenne d'âge est de 32 ans. Après un quart de siècle de Révolution, de guerres et de blocus continental, ces marins ne sont guère habitués à la navigation et au commerce de la côte d'Afrique. Le capitaine Brian a reçu de son armateur des instructions en douze articles : le premier recommande de faire faire la prière matin et soir, d'entretenir la subordination et le bon ordre; le second interdit de pratiquer à bord un commerce contraire aux ordonnances; le troisième recommande de prendre "la petite route, attendu la bonne saison", ce qui est vrai en janvier et février sur la côte en général. Le capitaine se décidera pour

"le port de Cabinde ou Malimbe, de préférence au port de Louangue, où l'on traite généralement de mauvais sujets [prédisposés] au scorbut, surtout les Mondongues [Mandingues] qui viennent du Nord; je redoute la traite des Louangues et je recommande à Mr. Brian de n'y traiter que dans le cas où les Cabales à Cabinde ou à Malimbe ne lui permettraient pas de s'y fixer; dans le cas où Mr. Brian pourrait atterrir à la bordée au sud du Cap Padron [à l'embouchure du Congo, le Zaïre actuel], il pourrait faire quelques tentatives pour s'établir à Ambriz, dont il connaît bien les usages et l'espèce des noirs; mais je l'encourage à ne pas perdre de temps sur les promesses que lui feront les courtiers.

4. Les circonstances dans lesquelles Mr. Brian entreprend son voyage n'offrent pas d'inquiétude pendant sa durée, néanmoins je l'engage à tout faire pour le rendre le plus bref possible, même par des sacrifices et comme il n'a pas de concurrence à craindre j'espère qu'il fera peu de séjour sur la côte et qu'il remplira son navire de nègres avec la cargaison que je lui remets; mais je lui recommande de préférer de vendre ou de rapporter des marchandises à entasser trop de nègres dans son navire, au risque d'en perdre par la gêne qu'il leur ferait éprouver.

5. Dès que Mr. Brian aura fini sa traite, il se rendra en droiture à la Pointe à Pitre, isle de la Guadeloupe, il s'y adressera à Mrs BOSC et BRARD avec lesquels il se concertera pour vendre sa marchandise au plus haut prix possible, et au comptant pour la totalité s'il peut y parvenir; les besoins de noirs et les circonstances dans lesquelles Mr Brian arrivera me font présumer qu'il vendra sa cargaison à la rage, plus de deux mille francs, et s'il était obligé d'accorder quelques termes, ils devraient être très courts et à des habitants très solides. L'état de la politique de l'Europe devra beaucoup influencer sur la vente de la cargaison; et si quelques craintes de rupture existaient, dans le cas Mr. Brian devrait vendre tout au comptant et rien à terme.

6. Dans tout état de choses, Mr. Brian, pendant la vente des noirs devra s'occuper de préparer le chargement de retour de son navire en denrées coloniales (le sucre brut excepté) de la première qualité et au cours; soit qu'il les achète du produit de la cargaison, soit qu'il les reçoive en paiement des nègres; la vente devant être prompte, j'espère que le Navire La Belle peut être expédié dans un mois ou cinq semaines pour revenir en France.

7. Après la vente des noirs, Mr. Brian prélèvera ou se fera payer par Mrs BOSC et BRARD les cinq pour cent de commission qui lui sont accordés par sa police; et prendra également à son arrivée à la Guadeloupe le jeune nègre qui lui est accordé par ladite police; il fera également payer à ses officiers les par têtes qui leur reviendront [suivant leurs] polices; j'établirais au bas des présents ordres ce qui revient à chacun desdits officiers.

8. Je recommande particulièrement à Mr. Brian beaucoup de prudence dans sa navigation, beaucoup d'ordre, de soins et de propreté pour la conservation des noirs, beaucoup de célérité dans ses opérations et de l'économie; il aura besoin de me donner de ses nouvelles, soit pendant ses traversées, soit pendant son séjour à la côte; il pourra m'écrire par

L'Angleterre, sous couvert de Mrs Firmin de Tastet et Cie; Cadix, sous couvert de Mr. John Bron; Lisbonne, sous couvert de Mrs. Lefevre-Roussac et Cie; Bilbao, sous couvert de Mrs Artino y Balza; St Ander, sous couvert de M. Pierre Labat, et pour s'adresser en cas de relâche.

9. Si Mr. Brian venait à décéder (ce que Dieu ne veuille), M. Descoubès prendrait le commandement du navire et se conformerait aux présents ordres, et travaillerait de concert avec les principaux officiers sous ses ordres.

10. Je me réserve au surplus d'augmenter ou de diminuer les présents ordres, d'en donner de nouveaux par lettre, auxquels comme ceux-ci M. Brian se conformera, il aura l'attention de bien faire décharger, au lieu de l'arrivée et de la vente des noirs, l'acquit à caution des marchandises de la cargaison et de le rapporter en bonne forme afin d'être en règle vis-à-vis de la Douane.

11. M. Brian sera porteur d'instructions du Ministre de la Marine et des Colonies, lesquelles lui seront délivrées par Monsieur Bergerin [Bergevin] commissaire principal et ordonnateur de la Marine au Port de Bordeaux, ces instructions portent que les navires français ne peuvent faire le commerce de la traite au Nord du Cap Formose; mais bien depuis le cap allant au Sud, ce qui comprend le Gabon et toute la côte d'Angole, en remontant vers le Cap de Bonne-Espérance.

12. Dans le cas d'avaries ou de relâches forcées, Mr. Brian aura l'attention de les constater par procès-verbaux, afin d'être en mesure devant mes assureurs.

Bordeaux, le [?] décembre 1814.

Etat des sommes que Mr. Brian fera payer au lieu de la vente des noirs aux personnes ci-après : à MM.

Descoubès, second, 10 livres par tête de Nègre, argent colonial, Dupuy, second surnuméraire, 10 livres par tête de Nègre, ditto Couturon, premier lieutenant, 7 livres, ditto Gurnon, deuxième lieutenant, 3 livres; ditto Labal, premier chirurgien, 8 livres ditto; Labal fils, deuxième chirurgien, 3 livres ditto Maître d'équipage 25 sols; Maître charpentier 25 sols; Maître tonnelier 15 sols

Le capitaine a laissé un "Tableau des mouvements des captifs de la cargaison"

Traite faite à Ambriz du 8 mars au 22 juillet

Entrées	H	F	g	f	T
	283	102	83	59	527
Mis à terre au dit lieu 2 hommes malades qui sont morts plus une femme folle	002	001			003
sont à bord	281	101	083	059	524
Mis à terre malades et rebelles	018	001	001	005	025
échange des 8 moins mauvais	002				002
A bord au départ	265	100	082	054	501

La distribution des 17 captifs de sacrifice cy-dessus a été faite aux cy-après: 3 au petit Manbouc Manuel; 2 au Mangof George; 3 au Mafouque Fidel; 2 au Mambouc Minguely; 2 aux six premiers garçons de comptoir; 1 aux autres garçons de comptoirs en général; 1 aux chaloupins, 1 au Rombe; 2 aux 16 garçons de l'eau et du bois, et 1 à Pitre second, un de mes plus forts courtiers.

Une telle densité d'information est exceptionnelle. Et ce n'est pas tout. Le 6 septembre 1815, près de Dessada, le négrier *La Belle* est capturé par les Anglais. Interrogés, les officiers ne comprennent pas le pourquoi de cette capture. Ils ignorent tout des événements qui ont eu lieu en France, avec les Cent-Jours, et tout des événements de Guadeloupe. Ils se considèrent toujours comme sujets de Louis XVIII. Toutefois, le procès a lieu. Le navire considéré de bonne prise, est condamné au titre de l'état de guerre qui existe entre l'Angleterre et la France. La sentence n'est pas sujette d'appel.

En 1817, Lefebvre se pourvoit tout de même, et le procès est repris. Il réclame à l'Angleterre 268 475 francs de dommages. En fait, ce négrier n'a pas été condamné comme tel mais comme prise de guerre.

Sources : Public Record Office (ci-après PRO), Foreign Office (ci-après FO/), 83/2264, *Law Officers' Reports*; PRO, Haute Cour d'Amirauté (ci-après HCA), 42/382¹⁴⁸, Archives Nationales Section d'Outre-Mer (ci-après ANSOM), Généralités (ci-après Gén.) 154/1288, Gén.152/1273, Gén.166/1340; Archives du ministère des Affaires étrangères (ci-après Aff. étr.) Afrique 15, Traite des Noirs (ci-après TdN) 1814-1844.

---o0o---

La Bonne Mère , 1814/02

Nantes 01/01/02

I - ARMEMENT : construction Nantes 1802; 203 tonneaux, 35 hommes d'équipage; capitaine Leglé, 46 ans, de Paimbœuf; armateurs Sallentin et Van Neunen. Armé à Nantes pour la côte d'Afrique en novembre 1814. Le départ a probablement lieu le 26 février 1815.

II - TRAITE : Après mars 1815, le navire est à "Banny" [Bonny]. On ne sait rien sur la traite.

IV - LIEU D'ARRIVEE : Pointe-à-Pitre, Guadeloupe.

V - REPRESSION : saisie à Pointe-à-Pitre, 18 septembre 1815.

VI - SANCTIONS : condamné par les Anglais.

VII - INFORMATIONS : soupçonnable.

Sur le premier voyage négrier de ce navire, durant la paix d'Amiens, on dispose de l'article d'Eric Saugera qui, par ailleurs, a fait quelques allusions au présent voyage.

Les armateurs ont connaissance des circulaires restrictives d'août et octobre. L'armement négrier est signalé au ministre de la Marine par l'ambassadeur d'Angleterre, duc de Wellington. Le bâtiment est saisi à l'ancre par deux navires de guerre britanniques, alors que les conventions de paix entre l'Angleterre et la France sont en discussion. Le procès a lieu le 21 novembre 1816. Le navire est condamné comme prise de guerre, et non sur probabilité négrière. Les Anglais justifient la prise par le fait qu'il n'y aurait pas de papiers à bord avant la saisie: ils pensent cependant qu'il s'agit d'une "propriété française", donc ennemie, malgré la fin des hostilités.

Sources : PRO/HCA 42/382¹⁵⁴ ; ANSOM Gén. 152/1273 ; ANSOM, Sénégal XIV/17. E. SAUGERA, *Enquêtes et Documents*, XIII, 1987, 35-66.

---o0o---

La Louise, 1814/03

Saint-Malo 01/01/03

I - ARMEMENT : aucune information technique; armateur Delorme- Villedaulé. Armement à Saint-Servan [Saint-Malo].

VII - INFORMATIONS : douteux.

Le 4 octobre 1814, l'armateur adresse une pétition à la Chambre des députés. Son navire est prêt à "partir pour la Côte d'Or". Mais il exprime ses craintes devant les restrictions imposées au trafic négrier par les accords conclus entre France et Angleterre. "La concurrence sur la côte d'Angol" sera vive, les nations y seront "reserrées". Les esclaves de cette région sont "farouches".

"Pour cette traite, les armements sont plus dispendieux et moins sûrs que pour la côte d'Or". [L'abolition effective de la traite] causerait des malheurs dont ses moyens de jouissance intérieure ne pourront (...) consoler la France".

L'armateur pense refléter les préoccupations du commerce maritime français : par l'abolition, la France va à la ruine.

Sources : ANSOM Gén. 191/1475; Gén.152/1272; Gén.152/1273.

---o0o---

L' Orthézienne, 1814/04

Bordeaux 02/02/04

I - ARMEMENT : 400 tonneaux, armateur Forcade, part de Bordeaux pour "la traite en Afrique".

VII - INFORMATIONS : navire soupçonnable.

Dans une pétition du 18 juin 1814, l'armateur sollicite les congés pour l'Afrique. Avec l'appui du commissaire principal de la Marine, Bergevin, il réclame le maintien et le paiement de l'ancienne prime "à l'introduction des nègres" dans les colonies, mesure datant de 1785, renouvelée l'année suivante, et supprimée par les révolutionnaires de 1793. Les bureaux d'administration des Douanes tergiversent, demandent officiellement un texte mais, en attendant, refusent d'accorder la prime.

Sources : ANSOM Gén. 152/1272; Gén.152/1273; Gén.154/1288.

---o0o---

La Sénégalaise, 1814/05

Nantes 02/02/05

I- ARMEMENT: 99 tonneaux, 25 hommes d'équipage, capitaine Etienne Blay (ou Blais), 50 ans, de Nantes; armateur Ange Genevois. Appareille de Nantes le 3 décembre 1814 pour la côte d'Afrique.

II - TRAITE : à Banny, 339 Noirs (?)

IV - LIEU D'ARRIVEE : Martinique (?)

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

C'est le second départ connu d'un négrier nantais en 1814. Il quitte Saint-Pierre de la Martinique le 14 novembre 1815, arrive à Nantes le 10 janvier 1816 avec 126 futailles de sucre terré, 175 futailles de café, six futailles de cacao, 1 balle de coton, 1 grenier de bois de campêche - cette mesure, le grenier, connote une marchandise en vrac. Les hommes du navire sont interrogés dès leur retour. Le navire désarme à Nantes, le 10 janvier 1816, après une rotation de 404 jours.

Sources : ANSOM Gén. 152/1272; Gén. 152/1273; Sénégal, XIV/17; Archives Départementales Loire-Atlantique (ci-après ADLA) 21 U¹¹⁷; 21 U⁴⁵⁸, f° 18.

---o0o---

1815

L'année du congrès de Vienne, l'année de Waterloo, des Cent-Jours, celle du retour des Bourbons, du second traité de Paris. L'un des premiers actes de Napoléon à son arrivée à Paris est de promulguer un décret tranchant, cinq brefs articles, qui interdisent la traite des Noirs. Ce gage à l'Angleterre, Louis XVIII et son gouvernement le récuseront, car il émane de l'Usurpateur. Mais les Britanniques le prennent au sérieux et peuvent, désormais, exercer des pressions diplomatiques sur le cabinet des Tuileries, en se fondant sur un texte officiel du corpus juridique français. Une paix, la reprise de la guerre, une nouvelle paix, expliquent probablement pourquoi les armateurs en 1815 ne se ruent pas à la traite des Noirs. Mais c'est aussi que les Anglais capturent des navires du commerce.

---o0o---

L' Actif, 1815/01

Le Havre 01/01/06

I - ARMEMENT : 143 tonneaux, capitaine Dithurbide, de Bayonne; armateurs Delaroche, Delessert et C^{ie}. Départ du Havre le 14 février 1815 pour Cayenne.

III - TRAITE : Noirs à bord ?

V - DEBARQUEMENT : Cayenne.

VI - REPRESSION : saisie anglaise au retour de Cayenne, 24 juin 1815.

VII - INFORMATIONS : navire soupçonné.

Les 131 jours entre départ et saisie n'interdisent pas une opération de traite, mais elle est invérifiable. Les armateurs protestent contre la saisie auprès du ministère des Affaires étrangères.

Sources : Archives Départementales Seine-Maritime 6 P⁷⁴; ANSOM Gén. 154/1288; Aff. étr. Afrique 15 TdN (1814-1844).

---o0o---

L' Affriquain, 1815/02

Bordeaux 01/03/07

I - ARMEMENT : 250 tonneaux, capitaine Plassiard, armateurs Balguerie, Sarget et Verdonnet. Disposé à Bordeaux pour la traite.

VII - INFORMATIONS : expédition incertaine.

Le navire est "tout neuf, doublé et chevillé en cuivre". La déclaration d'armement pour la traite est déposée le 10 février 1815. Le commissaire de la Marine, Bergevin, annonce que le voyage sera favorisé. Après les Cent-jours, les armateurs supplient le ministre de leur accorder une dérogation aux clauses des textes à venir, en autorisant le départ pour une expédition dont la "cause est si bonne, si juste". Lié au commerce bordelais, le baron Portal, directeur des Colonies, se déclare contraint par "l'état des choses" politiques, de ne pas permettre une "opération ayant pour objet le commerce des esclaves", et navré de "n'avoir pas à leur transmettre [aux armateurs] des dispositions plus satisfaisantes." On ignore si le bâtiment part ou non.

Source : ANSOM Gén. 154/1288.

---o0o---

L' Affriquain, 1815/03

Saint-Malo 01/02/08

I - ARMEMENT : 212 tonneaux, 29 hommes d'équipage, capitaine Pottier, né à Agen [?], 40 ans, immatriculé à Saint-Servan [?]; armateur Robert Surcouf, appareille de Saint-Servan "pour la côte d'Angol", le 15 août 1815.

VII - INFORMATIONS : aucune.

L'armateur Surcouf connaît les circulaires restrictives de 1814. Sa réputation personnelle lui donne à croire qu'il peut n'en pas tenir compte. Le navire appareille trois jours avant que les Affaires étrangères françaises aient incité la Marine à prononcer des décisions. Celles-ci apparaissent dans une circulaire aux autorités portuaires du 23 août, confirmée en octobre :

"qu'il ne sorte des ports sous vos ordres aucun navire destiné pour la traite des nègres".

Source : ANSOM Gén. 154/1289.

---000---

Le Cultivateur, 1815/04

Nantes 01/03/09

I - ARMEMENT : construction 1803; 315 tonneaux, 40 hommes d'équipage; capitaine Leray, 53 ans, de Nantes; armateur Rossel et Boudet, départ de Nantes pour la côte d'Afrique, le 1 avril 1815.

II - TRAITE : Bonny, au premier séjour; Ambriz, Côte d'Angol, au second. Chargement de 519 Noirs, soit 178 hommes, 166 négrillons, 90 femmes, 85 négrittes.

III - PASSAGE - 12 Noirs morts à la côte et pendant la traversée. Le taux d'entassement de la cargaison est de 1,6 par tonneau.

IV - LIEU D'ARRIVEE : Martinique, 9 Noirs morts pendant la vente.

V - REPRESSION : saisie anglaise par le HMS *Telemachus*.

VI - SANCTIONS : navire relâché avec indemnité.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

La mise-hors pour l'expédition se monte à 302 384 F plus 293 100 F d'assurances diverses, un total de 595 484 F, soit le coût exceptionnel de 1890 francs au tonneau de navire.

Le navire est arrêté le 21 mai 1815, à Bonny. Il n'y aurait pas de Noirs à bord. Les Anglais le conduisent à Plymouth, où il est le 25 août 1815. En septembre, les armateurs Rossel et Boudet demandent au comte de Brosse, préfet du département de la Loire-Inférieure, de transmettre au ministre des Affaires étrangères leurs protestations contre une arrestation qu'ils jugent illégale : se fondant sur les textes de 1814, ils constatent que Bonny est un site à l'est du cap Formose et, par conséquent, que la traite était autorisée dans ce secteur. Donc, l'arrestation du navire est illégale. Néanmoins, il est jugé.

De fait, le ministre français de la Marine, Du Bouchage, est officiellement informé de l'arrêt du Prince-Régent d'Angleterre en date du 26 avril 1816, par lequel le bâtiment est relâché avec indemnité. Le 25 mai 1816 le navire repart pour la côte d'Afrique. Passant par Ténériffe, où le capitaine a été chercher son vin, payé par une lettre de change en livres sterling, le négrier rejoint Ambriz, où il traite les Noirs.

A la perte de 21 morts parmi la cargaison, s'ajoutent à la charge de l'armateur les 6 Noirs de port permis des officiers : 492 Africains seront vendus à la Martinique par MM. Lamey et Damblat : 156 hommes, 163 négrillons, 88 femmes, 85 négrittes. La mortalité la plus sensible est chez les hommes. La vente monte à 1 236 200 livres coloniales, dont 87 370 sont versées comptant, soit 7%.

A son retour, le 11 octobre 1817, après une rotation de 924 jours, le navire est vendu à la bourse de commerce de Nantes, pour 27 500 francs. L'étrange est que la mise hors paraît être comptée deux fois aux investisseurs : celle du second voyage en droiture pour les Antilles afin de charger les retours se monterait à 412 251 F., soit une moyenne de 1 304 F au tonneau de navire.

Sources : ADLA 21 U/631; ADLA IM. 2260; ANSOM Gén. 152/1273; 154/1288; Parliamentary Papers, Classe C., 1817-1821; E. SAUGERA, *Enquêtes et Documents*, (à paraître, 1988), d'après les papiers Bourcard des archives de Bâle.

---o0o---

La Diligente, 1815/05

Inconnu 01/01/10

VII - INFORMATIONS : aucune.

On ne peut assurer la nationalité française de ce navire. Il est saisi par les Anglais, et condamné à Sierra Leone, le 24 juin 1815. 17 hommes et 5 femmes sont libérés dans la colonie anglaise.

Sources : R. MEYER-HEISELBERG, *Notes from Liberated African Department in the Archives at Fourah Bay College*, Uppsala 1967 (ci-après *Notes...*] Arch. Publiques de Sierra Leone, *Liberated African Registers*, (ci-après L.A.R.), 3, n° 87.

---o0o---

La Félicité, 1815/06

Nantes 02/04/11

I - ARMEMENT : aucun renseignement.

VII - INFORMATIONS: négrier avéré.

Le 28 juillet 1815, le premier ministre anglais avise sir Charles MacCarthy, gouverneur de la colonie de Sierra Leone, que le navire avait des passes régularisées par un consul britannique et, dès lors, qu'il devait être relaxé de la saisie subie. Voir, plus loin, "*petit*

schonner de Nantes ". De son côté, le consul Stirling affirme qu'il a refusé de délivrer les passes.

Sources : Arch.Publ.Sierra Leone, *Secretary of State Dispatches*, 1812-1816; PRO/FO 83/2264, nov. 1814, consul Stirling.

---000---

L' *Hermione*, 1815/07

Le Havre 02/02/12

I - ARMEMENT : construction 1815, 120 tonneaux, capitaine Descalier (ou Descelliers) d'Honfleur, 58 ans; armateur Delarbre, appareille du Havre "pour la traite" le 5 janvier 1815.

III - PASSAGE : des Noirs seraient à bord.

IV - LIEU D'ARRIVEE : Martinique ?

V - REPRESSION : navire saisi à Pointe-à-Pitre par un croiseur anglais, 28 septembre 1815.

VI - SANCTIONS : condamnation à Antigua.

VII - INFORMATIONS : aucune.

Le marquis d'Osmond, ambassadeur de France à Londres, proteste officiellement contre la condamnation du navire.

Sources : ADSM 6 P⁵ 74; ANSOM Gén. 152/1273; Gén.154/1288; PRO/ FO 83/2264, f°313.

---000---

La *Jenny*, 1815/08

Nantes 03/05/13

I - ARMEMENT : construction 1811, Paimbœuf; 65 tonneaux, 10 hommes d'équipage, capitaine Anquetil (ou Jacques Lartigue, né à Bayonne, immatriculé à Nantes, 52 ans); armateur Sallentin. Appareille de Nantes le 2 janvier 1815, déclaré pour la Martinique, passant par Gorée.

II - TRAITE : Sénégal ?

IV - LIEU D'ARRIVEE : Martinique ou Guadeloupe ?

V - REPRESSION : saisie par les Anglais à Gorée, puis relâché.

VII - INFORMATIONS : soupçonnable.

Selon le capitaine, il a été "contraint par les vents à se rendre vers la côte d'Afrique". A Gorée, les Anglais qui occupent l'île le contraignent à débarquer ses marchandises qui sont vendues. Une garnison anglaise occuperait le bâtiment jusqu'au 16 janvier 1816, date à laquelle il est relâché. Il se rend alors à la Guadeloupe, qu'il quitte le

16 avril pour Nantes. Il revient avec trois tonnes de maniguette [ou malaguette, un faux poivre], et de l'argent monnayé. Il touche Nantes le 24 mai 1816, après une rotation de 508 jours.

Source : ADLA 21 U²⁵⁸, rapports de mer.

---000---

La Louise, 1815/09

Le Havre 03/03/14

I - ARMEMENT : 158 tonneaux; capitaine Lequesne, armateur Martel, appareille du Havre pour le Sénégal le 11 mai 1815.
VII - INFORMATIONS : aucune.

Le navire est de retour au Havre le 25 janvier 1816. La rotation de 260 jours pourrait s'expliquer par une simple opération pour la traite de la gomme. Le capitaine récidivera, voir *Eclair* 1819/16/88.

Source : ADSM 6 P⁵ 74.

---000---

La Parisienne, 1815/10

Ile Bourbon 01/01/15

I - ARMEMENT : capitaine Vital Durocher, armateur Saulnier et Compagnie, de Bourbon.
II - TRAITE : Madagascar. Noirs à bord.
V - REPRESSION : saisie anglaise dans les eaux de l'île Maurice.
VI - SANCTIONS : condamnation par la Cour de vice-amirauté de l'île Maurice.
VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

Après la saisie et la condamnation à Maurice, le navire est conduit en Angleterre, où la sanction est confirmée par la cour d'Old Bailey, fin 1815. Les armateurs protestent. Le 15 décembre 1819, à la suite d'une lettre du marquis de Latour-Maubourg contenant un mémoire de l'armateur Saulnier, Robinson, avocat de la Couronne, estime que la Vice-Amirauté a condamné car le bâtiment était en contravention à la loi anglaise dans des eaux anglaises, et qu'il faut réunir des informations complémentaires. On ne voit pas les suites.

Sources : PRO/FO 83/2265, f° 334 et s.; ANSOM Gén. 154/1289; Gén. 177/1417; Archives Nationales (ci-après A.N.) Marine GG 237, *papiers de Clermont-Tonnerre*.

---o0o---

La Petite Louise, 1815/11

Nantes 04/06/16

I - ARMEMENT : construction 1815, Paimbœuf; 118 tonneaux, 24 hommes d'équipage, capitaine Lancelot, Chauveau subrécargue, armateurs Mondet, Jacques Houdet et neveu. Appareille de Nantes, le 3 avril 1815 pour le cap Lopez [Gabon], "pour la traite".

II - TRAITE : au cap Lopez, le 26 mai 1815. Noirs à bord.

IV - LIEU D'ARRIVEE : Cayenne.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

La date de départ est intéressante : c'est la semaine qui suit la promulgation par le Napoléon des Cent-jours du décret du 29 mars 1815. Cinq articles abolissent la traite des Noirs, prévoient la confiscation du navire et de sa cargaison, l'interdiction du capitaine. C'est le premier texte de caractère officiel depuis 1802, époque où le premier consul avait rétabli l'esclavage ET la traite. Voir, plus bas, 1817, le texte de substitution à ce décret et son étrange similitude au substitué.

Quant à cette expédition, nous tirons du rapport de mer du capitaine Lancelot, la partie négrière de son voyage :

" ... a déclaré être parti de Cayenne le quinze janvier dernier et être arrivé en ce port le deux avril présent mois, ayant à son bord un chargement dont le détail suit, à la consignation et pour compte de divers particuliers de cette ville, savoir: Quarante neuf balles et six ballotins Coton; trente trois futailles sucre; soixante dix futailles rocou; onze quarts et un sac girofle; deux quarts cacao; quatre vingt six dents et un ballot morphil, et cent onze bûches de bois de couleur. Déclare en outre ledit comparant se référer à son rapport de mer qu'il nous a présenté dont la teneur suit. Déclaration du sieur J. Chauveau, subrécargue du brick goélette la petite Louise capitaine Lancelot, armateurs Messieurs Jacques Houdet et neveu, de Nantes. Le trois avril mil huit cent quinze avons appareillé avec pluie et grand vent, après avoir évité tout bâtiment [c'est-à-dire : tout croiseur britannique de blocus], sommes arrivés au cap de Lopez le vingt six mai où nous avons mouillé dans la baie; le vingt sept du dit, avons appareillé pour nous rendre au village qu'habitait le Roi Arsem; ayant rencontré une pirogue qui était venue à bord, les nègres qui étaient dedans nous dirent que le Roi n'habitait plus l'ancien village; d'après cela, avons laissé arriver ayant à bord les nègres qui nous pilotaient; à la nuit, avons mouillé entre les bancs de la Baïe de Nazareth; le vingt sept plusieurs pirogues vinrent à bord dont une amena un officier du Roi qui nous assura qu'on nouverrait avec beaucoup de plaisir. Le Vingt huit, après avoir pris toutes les mesures nécessaires et étant au mouillage, le Roi vint à bord, nous le recûmes

selon l'usage, étant dans la Chambre, il fut convenu par le Serment Sacré, qui est de boire le sang mêlé, de ne se faire aucun torts d'aucunes manières; après avoir pris connaissance du paquet qui fut convenu, ils nous demanda avec prières à usage dont la cargaison n'était pas mis [*sic*], n'osant le désobliger crainte d'interrompre notre traite, nous lui ouvrîmes nos malles, et il choisit ainsi que ses princes et courtiers, ce qui leur fit plaisir. Du vingt neuf au trente, les coutumes payées et la traite ouverte, nous fîmes l'avance au Roi de Cinquante trois paquets et aux princes et courtiers en proportion. Le quatorze août la traite étant finie, le Roi ayant rempli ses obligations envers la cargaison, tant pour lui que pour ses courtiers, voulut nous payer en négrillons et négrites pour les effets qu'il avait pris, tant aux officiers qu'à l'équipage. Et après avoir consulté l'état-major des vivres qu'il y avait à bord, ainsi que du logement, avons jugé que cela ne pouvait porter qu'un bénéfice réel à l'armement étant pourvu d'eau et de vivres suffisamment, avons accepté la proposition du Roi ainsi que de ses courtiers qui désiraient payer de cette manière, on imposa cent francs argent de la colonie par tête sur les négrillons et négrites provenant des effets traités. Le Roi, avant de s'en aller, pour prouver combien il estimait les français, et voulant entretenir leurs amitiés, fit présent d'un jeune nègre au Capitaine usage du pays; donna en outre un négrillon à Mr. Bidon, Lieutenant, et à M Cheauveau, fils du capitaine un petit négrillon âgé d'environ six ans. Le quinze août, au jour, étant pourvu de tout ce qui était nécessaire, nous levâmes l'ancre et fîmes route pour les Colonies, en route, le Capitaine ayant consulté son Etat-major intéressé dans le navire et la Cargaison, ils furent tous d'accord d'accoster les terres de Cayenne pour prendre l'angle [*sic*] ce qu'il fit, où étant au Cap d'Orange, nous eûmes connaissance le quinze septembre, d'une goélette mouillée en terre; avoir reconnu que ce bâtiment n'était point armé, nous avons laissé arriver dessus pour lui parler; après avoir mouillé, nous expédiâmes le canot armé de quatre hommes et de Mr Bidon, lieutenant, qui de retour nous assura que cette goélette était de portugais, que le capitaine de cette goélette engageait le nôtre d'aller à son bord, ce qu'il refusa, et fit au contraire inviter le Capitaine de cette goélette à venir au Sien, ce que ce Capitaine fit, qui étant à notre bord nous dit que la Guadeloupe était assiégée par les Anglais, qu'il y avait du danger à aller à la Martinique, les Anglais ayant garnison, qu'il croisait dans les parages de Cayenne des bâtiments anglais armés, que S'ils nous rencontraient, nous serions arrêtés par eux; il nous assura même qu'il n'y avait point de guerre entre la France et le Portugal, même pendant l'incursion de Bonaparte, que notre Souverain Louis dix huit, était depuis plus d'un mois et demi sur le trône de ses ancêtres, il nous assura par écrit que nous serions protégés par son gouvernement, que si nous voulions payer une somme de six cent gourdes [un peu plus de trois mille francs] pour indemnité de la relâche de la goélette et pour les peines et soins, que si nous rencontrions un bâtiment anglais il nous échouerait de manière à sauver notre cargaison, ayant à son bord un excellent pilote; après avoir consulté l'état-major, nous acceptâmes sa proposition, comme n'ayant rien de mieux à faire, et nous fîmes route pour Cayenne. Arrivé dans le port de Cayenne le Seize Septembre à trois heures du soir, le Capitaine s'adressa à Mr Beauregard, négociant, qui ne répondit qu'après que la visite du Capitaine de port et du Médecin de l'Amirauté ne fut faite. Mr Beauregard écrivit qu'il fallait faire une pétition à Mr l'Intendant pour lui demander la permission de mettre à terre et

de vendre les noirs, ce qui fut accordé moyennant une caution et Mons. Bearegard fut accepté.

Les nègres à terre, on fit toute diligences pour accélérer la vente qui devait avoir lieu le neuvième jour de gré à gré la veille de la vente on reçut un ordre de Monsieur l'Intendant de vendre à l'encan en présence des autorités, et imposant sur la vente des noirs quatre pour cent, les faisant vendre à l'époque qu'il jugeait convenable, qui fut un sixième comptant, un tiers à six mois, un quart à un an et un quart à dix huit mois. toutes représentations furent inutiles, il fallut céder et attendre que Mr l'Intendant, après avoir fait l'estimation du navire, nous laisser partir sous le Cautionnement de Monsieur Charles Bearegard..."

Un document aussi remarquable est d'une remarquable rareté. Outre sa densité événementielle, il se prête à tous les exercices d'école. Quelques rappels : la gourde souvent dite espagnole, ou piastra, est une monnaie coloniale dont le rapport au franc varie de 5,2 à 5,4. La Guyane, qu'on appelle plus ordinairement Cayenne, est occupée par les Portugais du Brésil, jusqu'à ce que des négociations, entamées en novembre 1814, puis fortement impulsées par le cabinet de Londres, décident de sa restitution à la France. L'accord du mois d'août 1817 est ratifié le 9 mai 1818, entre Brito et Richelieu.

Sources : ADLA 21 U⁴⁵⁸; ANSOM Gén. 152/1273; Gén. 154/1288.

---o0o---

Le Petit schooner de Nantes, 1815/12

Nantes 05/07/17

VII - INFORMATIONS : aucune.

Voir plus haut, *La Félicité*, 1815/06.

Quatre navires aux noms inconnus sont condamnés à Sierra Leone entre mai et octobre 1815, dont ce "petit schooner de Nantes". Les Africains qu'ils déportaient ont été "saisis dans l'établissement de Gorée et du Sénégal". Ces anciennes possessions françaises occupées depuis 1809 et 1810 sont restituées à la France par le second traité de Paris du 20 novembre 1815. La reprise de possession officielle a lieu le 15 janvier 1817.

Source : MEYER-HEISELBERG, *Notes*, LAR 64, 91, 94, 100.

---o0o---

La Zoé, 1815/13

Le Havre 04/04/18

I - ARMEMENT : 130 tonneaux, capitaine Mucret, du Havre, 59 ans; armateurs Eryès frères, appareille du Havre le 5 janvier 1815 pour la côte d'Angole.

VII - INFORMATIONS : navire soupçonnable.

Les armateurs sont avisés des dispositions restrictives de la traite. Le commissaire principal de la Marine informe le ministère du départ du bâtiment : le navire est sorti du Havre "avec une passe anglaise". Il a des ennuis techniques, rentre au port, repart. Il subit des avaries au Portugal, touche à Cadix, puis rallie Bayonne, le 19 juin, et reprend la mer le 19 août 1815. Il rentre au Havre, le 10 juin 1816, après une rotation de 296 jours. On ne sait rien de l'expédition.

Sources : ADSM 6 p⁵ 81; 6 p⁷4; Rouen, matricule; ANSOM Gén. 152/1273; Gén. 154/1288; Gén. 154/1289.

1816

A la fin de l'année, le gouvernement britannique invite les quatre puissances européennes à une conférence qui se tiendra à Londres. Le projet de Lord Castlereagh est de faire admettre aux plénipotentiaires la nécessité de former une sorte de ligue supranationale contre la traite.

Mais ce n'est pas seulement une ligue morale. Dans l'esprit du secrétaire d'Etat au Foreign Office, il s'agit bien d'instituer sur la côte d'Afrique une croisière de navires de guerre qui, après les avoir visités, capturera les négriers. L'Autriche et la Prusse, qui n'ont pas de colonies esclavagistes du côté américain de l'Atlantique, ne prêtent qu'une vague attention à la proposition britannique. Par principe, la Russie s'y oppose - non qu'elle soit intéressée à la traite, mais parce que l'Angleterre a posé la suggestion. Quant à la France, son représentant détourne la question principale pour mettre sur le tapis celle de la traite pratiquée en Méditerranée par les Barbaresques contre les catholiques : en fait, le marquis d'Osmond, ambassadeur, recevra des directives précises qui formeront la règle de conduite pour les quinze ans à venir : "*la France n'accordera jamais le droit de visite*".

Dans l'esprit des Britanniques, il est censé devoir abattre la traite négrière à très court terme. La conférence s'ajourne sans conclure : d'un point de vue particulier, c'est une victoire "diplomatique" de la France - une victoire pour ses négriers.

L'Eléonore, 1816/01

Bourbon 01/02/19

II - TRAITE : Madagascar, 137 Noirs.

V - REPRESSION : saisie anglaise, 23 décembre 1816.

VI - SANCTIONS : condamnation par la Cour de vice-amirauté de l'île Maurice.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

L'armement est réputé pour être parti "charger, clandestinement, une traite de 137 esclaves". L'arrestation a lieu dans les parages de Madagascar. Conduit à Maurice, il est condamné pour fait de traite. On ne voit pas de protestation française.

Sources : PRO/FO 63/2266, f° 119; ANSOM Gén. 154/1288; Gén. 166/1340; Gén. 177/1417.

---o0o---

La Flore, 1816/02

Le Havre 01/05/20

I - ARMEMENT : 233 tonneaux; capitaine Gassier (ou Gassy, ou Agaisse) de Bordeaux; armateur Begouën-Demeaux. Appareille du Havre le 13 septembre 1816 pour Gorée puis la Guadeloupe.

II - TRAITE : peut-être 250 Noirs à Gorée.

VII - INFORMATIONS : soupçonnable.

Le nom du capitaine cause des problèmes. Sûrement récidiviste, il figurera à la liste officielle de 1826 citant des capitaines condamnés. La traite de ce bâtiment est dénoncée six ans après les faits éventuels, au cours de l'interrogatoire d'un jeune marin, à Bordeaux.

Sources : ADSM 6 P⁵ 74; ANSOM Gén. 199/1491.

---o0o---

L' Hélène, 1816/03

Bourbon 02/03/21

I - ARMEMENT: capitaine Lafontan, armateur Babcock ?

II - TRAITE : Madagascar, 154 Noirs.

V - REPRESSION : saisie anglaise par le HMS *Mosquito*.

VI - SANCTIONS : condamnation, 4 février 1817.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

La condamnation est prononcée par la Cour de vice-amirauté de l'île Maurice. L'armateur proteste vigoureusement par l'intermédiaire du chargé d'affaires français, qui conseille de se pourvoir "en appel devant la Haute-Cour d'Amirauté de Londres". Robinson, avocat de la Couronne, considère le jugement valide.

Sources : PRO/FO 83/2266, *Law Officers' reports*, f° 20; Arch. Nat. Marine GG 2³⁷, ANSOM Gén. 177/1417.

---o0o---

Inconnus, 1816/04 à 07

Bourbon 03-06/04 à 07/22-25

VII - INFORMATIONS : navires soupçonnables.

La formule "navires inconnus" recouvre le manque d'information des autorités ministérielles, et assez fréquemment le nôtre. En novembre 1816, le ministre de la Marine avise son collègue des Affaires étrangères que le capitaine de *La Célestine*, dénonçait le trafic négrier à l'île Bourbon, par quatre navires dont il ignorait les noms.

Source : ANSOM Gén. 166/1340.

---o0o---

Le Louis, 1816/08

Nantes 01/08/26

I - ARMEMENT : capitaine et armateur Jean Forest (ou La Forey).

II - TRAITE : New Sestros et Cap Mesurade, 12 Noirs.

V - REPRESSION : saisie par HMS *Queen-Charlotte*.

VI - SANCTIONS : condamnation à Sierra Leone; appel; acquitté à Londres.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

L'appartenance au port de Nantes n'est pas certaine, ni même le nom du capitaine.

Le négrier est saisi le 1^{er} mars 1816, à 12 lieues de la côte, après une résistance armée contre le navire capteur, lui "tuant et blessant beaucoup de sujets de Sa Majesté Britannique". Après jugement et condamnation par la Cour de vice-amirauté de Sierra Leone, l'armateur fait appel. La nouvelle procédure se déroule à Londres, à Old Bailey. Il en résulte une importante sentence du juge Scott : bien qu'il sache absolument que *Le Louis* est un navire négrier ayant déporté des Noirs, Scott l'acquitte car l'Angleterre n'a aucun droit, "sous aucun prétexte", d'arrêter un navire français, quelle que soit sa participation à la traite.

Aux yeux des autorités gouvernementales britanniques, la notoriété de l'autorité de justice et l'esprit de la sentence seront de poids. L'Amirauté donne l'ordre à ses navires de ne plus inquiéter les négriers français. Cependant, aux yeux des marins et officiers de la *Royal Navy* ce jugement ne fera pas jurisprudence. Des visites, des captures seront encore opérées par les croiseurs de guerre anglais, mais en règle générale, cela n'aura plus lieu que sous des conditions particulières, apparentant ces négriers à des bâtiments pirates. En 1820, le (ou les) propriétaires du bâtiment demandent encore d'être redressés des torts qu'ils ont subis.

Sources : PRO/HCA 49/101; PRO/FO 83/2266, f° 32; Arch. Nat. GG2³⁷; ANSOM Gén. 177/1417; Gén. 204/151.

---o0o---

Mary (ou Marie), 1816/09

Inconnu 01/02/27

- I - ARMEMENT : capitaine et armateur Myeux.
- II - TRAITE : bouches de la rivière Shebar (Sherbro).
- VI - SANCTIONS : condamné à Sierra Leone.
- VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

Le navire a été condamné et adjugé pour avoir assisté avec ses barques un négrier espagnol, *La Thereza*, qui chargeait des Noirs.

Source : PRO/HCA 49/101 (1816).

---o0o---

La Nueva Amable, 1816/10

Inconnu 02/03/28

I - ARMEMENT : schooner.

II - TRAITE : 388 Noirs dont 182 hommes, 26 garçons, 127 femmes, 50 jeunes filles, le 23 avril 1816.

V - REPRESSION : saisi à proximité de Sierra Leone.

VI - SANCTIONS : condamné.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

Le 16 mai 1816, le navire est condamné "comme propriété française engagée dans la traite des esclaves, sous la couverture de faux papiers espagnols, and for a breach of 46 geo. 3 cap.", c'est-à-dire à l'acte d'abolition voté par la Chambre des communes et approuvé par le roi d'Angleterre, le 25 mars 1807. Pour la première fois, un acte de répression contre un navire français fait état de l'utilisation de faux papiers, usage qui l'apparente à un pirate.

Sources : MEYER-HEISELBERG, *Notes*, LAR 106; Arch. Publ. Sierra Leone, stack 6, shelf 2, vol. 4.

---000---

La Petite Betsy, ex-Sénégalaise, 1816/11

Nantes 02/09/29

I - ARMEMENT : prise sur les Portugais (?); 99 tonneaux, 12 hommes d'équipage, capitaine Etienne Blay, des Sables, 51 ans; armateur Genevois. Appareille de Nantes le 12 (ou le 29) juillet 1816 "pour la côte d'Afrique".

II - TRAITE : Cap de Monte (?).

VII - INFORMATIONS : navire soupçonnable.

C'est le premier voyage connu d'un bâtiment de ce nom. Le capitaine et l'armateur sont récidivistes, voir *Sénégalaise* 1814. Le navire est rencontré à l'île du Prince par un croiseur anglais. Il quitte la côte d'Afrique le 19 février 1817 et désarme à Nantes le 15 mai après une rotation de 305 ou 290 jours. Voir, plus bas, la *Sénégalaise*.

Sources : ANSOM Sénégal XIV/17; ADLA 21 U⁴⁵⁸.

---000---

Le Rôdeur, 1816/12

Le Havre 02/06/30

I - ARMEMENT : capitaine G. Marin (ou Martin ?).

II - TRAITE : 32 Noirs, dont 8 hommes, 8 garçons, 9 femmes, 7 filles.

V - REPRESSION : saisie anglaise par le *HMS Prince Regent*.

VI - SANCTIONS : condamnation, 25 janvier 1817.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

La date de condamnation à Sierra Leone signale un départ en 1816. Certains des esclaves libérés ont "un nom portugais". Le jugement porte qu'il y a rupture du traité entre Grande-Bretagne et Portugal signé le 22 janvier 1815, et le traité de paix du 30 mai 1814 entre la France et l'Angleterre. Le navire est vendu aux enchères. Il n'y a pas de protestations françaises.

Sources : MEYER-HEISELBERG, *Notes*, LAR 118., PRO/HCA 49/101, adjudications 1817.

--o0o--

La Sénégalaise, 1816/13

Bordeaux 01/04/31

I - ARMEMENT : capitaine Michot; armateur Dupuy (ou Dupuis, de Nantes). Appareille de Bordeaux pour la côte d'Afrique.

II - TRAITE : 500 Noirs ?

VII - INFORMATIONS : navire soupçonné.

Voir plus haut *Sénégalaise* 1814/05 et *Petite Betsy* 1816/11.

Ce serait le second armement pour la traite. Le 14 juin 1816, le préfet de la Gironde annonce au ministre de l'Intérieur qu'un armement Dupuy est peut être actuellement en préparation vers la côte :

"Il avait vendu sa cargaison et acheté les noirs lorsque la présence de quelques vaisseaux anglais mit obstacle à la suite de son opération. Pour éviter d'être pris, le capitaine du navire de M. Dupuy quitta la côte sur lest, et reçut à son bord et a amené en France le fils du roi Nègre avec lequel il avait traité, comme caution qu'il lui serait remis à sa première réquisition ou les noirs qu'il avait achetés, ou une cargaison des produits du pays de la valeur de celle qu'il avait débarquée.

M. Dupuy arme dans ce moment sous un autre nom, le même navire qui se nommait à cette époque la Sénégalaise. Il l'envoie au même endroit, sous le prétexte d'y reconduire le Prince noir qui lui a été donné comme otage et malgré qu'il m'ait fait connaître les objets dont il était dans l'intention de composer sa cargaison de retour, il serait possible, il est peut-être même probable que si l'occasion est favorable il chargera les noirs qu'il avait déjà achetés. Ce n'est encore qu'au retour de ce navire qu'il sera possible de s'assurer du fait".

Une déclaration du même ordre avait été faite à Nantes par l'armateur Genevois, à propos du voyage de *La Petite Betsy*. Au cours d'un interrogatoire du 22 septembre 1821, le marin Maurice Pierre dénonce l'activité négrière du navire en 1816 : il aurait embarqué 500 Noirs.

Sources : Aff. étr. Afrique 23, TdN 1814-1816, f° 91; ANSOM Gén. 154/1289.

---000---

La Thérédia, 1816/14

Bourbon 07/08/32

VII - INFORMATIONS : Négrier avéré.

Saisi par un croiseur anglais dans les eaux de Madagascar, le navire est conduit à l'île Maurice et condamné par la Cour de vice-amirauté.

Sources : PRO/FO.83/2266, f° 119; Arch. Nat. GG 2³⁷; ANSOM Gén. 154/1288; Gén. 177/1417.

---000---

1817

Le 8 janvier 1817, après l'échec de la conférence de Londres - mais surtout une semaine avant la reprise de possession officielle de la colonie du Sénégal, le gouvernement français promulgue une ordonnance royale. Ses deux articles interdisent la traite des Noirs :

"Voulant pourvoir au cas où il serait contrevenu à des ordres concernant l'abolition de la traite des Noirs :

Art. 1 : Tout bâtiment qui tenterait d'introduire dans une de nos colonies des Noirs de traite soit française, soit étrangère, sera confisqué, et le capitaine, s'il est Français, interdit de tout commandement.

Sera également confisquée, en pareil cas, toute la partie de la cargaison qui ne consisterait pas en esclaves; à l'égard des Noirs, ils seront employés dans la colonie aux travaux d'utilité publique.

Art. 2 : Les contraventions prévues dans l'article précédent seront jugées dans les mêmes formes que les contraventions aux lois et règlements concernant le commerce étranger.

Quant aux produits des confiscations prononcées en conformité du même article, ils seront acquis et appliqués de la même manière que le sont les produits de confiscation en matière de douanes".

Ce petit texte n'avait rien de vigoureux. Il prévoyait implicitement la continuation de la traite, qui n'était qu'une contravention, et surtout d'exploiter les Noirs "dans la colonie" - laquelle, africaine ou américaine? Et qu'était-ce que l'utilité publique, dans un système esclavagiste ?

L' Alexandre, 1817/01

Nantes 01/10/33

I - ARMEMENT : construction 1813, Nantes; 101 tonneaux; 13 hommes d'équipage; capitaine Pierre Freton (ou Rabot), armateur Maillard de la Morandais. Appareille de Nantes, le 24 décembre 1817 pour la côte d'Afrique.

VII - INFORMATIONS : navire soupçonnable.

Le 1^{er} juillet 1818, le navire touche Sierra Leone et y dépose pour 27,45 £ de marchandises consignées. La colonie du Sénégal est avisée des soupçons ministériels sur le navire, mais elle n'a pas connaissance de son passage : Saint-Louis du Sénégal ou Gorée ne sont ni des escales obligées ni nécessaires pour un bâtiment se rendant plus au sud sur la côte.

Après dix-neuf mois d'absence, le navire est condamné à la Guadeloupe, le 18 août 1819 "pour cause d'innavigabilité". Il est rayé de la matricule de Nantes.

Sources : Arch. Nat. GG 2³⁷ ; Arch. Nat. Rép. Sénégal, 1 B¹, f^o 162; ANSOM, Gén. 154/1289; Gén. 177/1417; Gén. 199/1491; ADLA, IM 2253; ADLA 21 U, *rappports de mer*.

---00o---

L' Arriero, 1817/02

Inconnu 01/04/34

V - REPRESSION : jugement à la Guadeloupe.

VI - SANCTIONS : acquittement.

VII - INFORMATIONS : navire soupçonnable.

Prétendu de nationalité espagnole, le navire est jugé à la Guadeloupe le 9 décembre 1817, sur les termes de l'ordonnance royale du 8 janvier précédent. Ce serait donc la première manifestation de la répression judiciaire française. Le négrier est acquitté, cependant la vente d'esclaves annoncée par les consignataires a eu lieu. Les autorités arguent que rien ne prouve "que les esclaves proviennent de ce navire".

Sources : Arch. Nat. GG 2³⁷; ANSOM Gén. 166/1344; Gén. 177/1417.

---00o---

L' Astrée, 1817/03

Nantes 02/11/35

I - ARMEMENT : construction Nantes 1817; 98 tonneaux, 15 (ou 19) hommes d'équipage; capitaine Candeau, remplacé au départ par Savariau, 42 ans, reçu à Lorient en 1806; Giraud, second capitaine; armateur Pelloutier. Appareille de Paimbœuf, le 28 juin 1817 pour le Sénégal et le Cap Vert, où il arrive le 14 août.

II - TRAITE : Sénégal (?).

IV - LIEU D'ARRIVEE : Guadeloupe.

V - REPRESSION : poursuites judiciaires.

VI - SANCTIONS : acquittement.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

A Saint-Louis du Sénégal, le commissaire de 1^{ère} classe, Mille (nous retrouverons ce nom qui est aussi celui d'un négrier récidiviste), estampille le rôle d'armement. Le 15 septembre, il autorise le départ pour la Guadeloupe : le séjour a été particulièrement bref, 31 jours. L'activité négrière du navire est dénoncée le 7 décembre 1817 dans un article du *Morning-Chronicle*. Le navire désarme à Nantes, le 18 janvier 1818. après une rotation de 217 jours. Le 24 janvier 1818, le commissaire principal de la Marine confirme que la traite n'est pas douteuse. Il donne des détails le 1^{er} mars, assez redoutables pour le colonel Schmaltz, gouverneur de la colonie. Le capitaine était porteur d'une recommandation auprès du gouverneur, qui aurait indiqué la maison Potin, de Saint-Louis, comme négociant de confiance : les marchandises du navire avaient été déposées chez lui. Le président du tribunal de Saint-Louis confirme au ministre :

"Cependant, le navire est redescendu [du fleuve Sénégal] sans avoir un esclave à bord. Son connaissement exprimait seulement une somme de 54 000 francs pour marchandises précieuses, sans aucun détail. Après avoir repassé la barre [trois énormes et incessants rouleaux de vagues devant l'embouchure du Sénégal] et avoir conséquemment repris la mer, il est venu mouiller sur le point de la côte le plus rapproché du village sus-indiqué [Guet N'Dar, sur la langue de Barbarie, entre Saint-Louis et la mer] et c'est là qu'a du s'effectuer l'embarquement des noirs achetés. On leur aura fait traverser la presqu'île qui n'a qu'un quart de lieue à cet endroit, pour les livrer en exécution des conventions faites auparavant."

Le voyage est poursuivi le 12 août 1818 devant le tribunal de première instance de la Guadeloupe, car il tombe désormais sous le coup de la loi d'avril, voir plus bas, 1818. Cependant, le tribunal estime qu'il ne peut fonder "aucune base sur laquelle on puisse asseoir une accusation quelconque". Voir *Astrée*, 1818/01.

Sources : ANSOM Sénégal XIV^{1bis}, ADLA, IM 2253; IM 2839.

---o0o---

La Caroline , 1817/04

Nantes 03/12/36

I - ARMEMENT : 428 tonneaux, 33 hommes d'équipage; capitaine Gautreau, armateur Soubzmain; appareille de Paimbœuf le 27 mars 1817 pour La Havane.

IV - LIEU D'ARRIVEE : Cuba.

VII : INFORMATIONS : navire soupçonnable.

Aucun des deux futurs capitaines Gautreau, de Nantes, nés en 1796 et 1799, n'a encore son brevet au long cours à la date de l'expédition.

Le navire perd six marins, morts à Cuba. Le navire est à Gênes, le 24 novembre 1817, avec 26 hommes; il touche à Marseille, puis entre en rivière de Loire. Il désarme à Nantes le 24 février 1818, après 335 jours de rotation, durée suspecte pour un voyage en droiture vers Cuba.

Sources : ADLA IM 2388; IM 2253. matricules, Nantes.

---o0o---

L' Elysée (ou Eliza), 1817/05

Nantes 04/13/37

I - ARMEMENT : construction 1816; 153 tonneaux, 15 hommes d'équipage; capitaine Jean Marie Hamon, né le 14 février 1779 à Paimbœuf, reçu en avril 1820 à Nantes; armateur Gabriel Leray (?); appareille de Nantes le 9 mai 1817 pour les (îles ?) du Cap Vert.

VII - INFORMATIONS : "présumé perdu".

Le capitaine, 38 ans, n'est pas breveté au long cours avant avril 1820.

Le premier nom du navire est douteux. C'est l'un des premiers bâtiments que l'administration maritime, comme effet de l'ordonnance de janvier, déclare officiellement suspect d'être parti pour une expédition négrière. Le 17 février 1819, l'armateur déclare le bâtiment perdu, ce que les autorités nantaises acceptent.

Sources : Arch. Nat. GG 2³⁷; ADLA, IM 2253. matricules, Nantes.

---o0o---

Inconnu, 1817/06

Bourbon 01/09/38

I - ARMEMENT : capitaine ou armateur Rontennay

II - TRAITE : 108 (ou 23) Noirs.

VI - SANCTIONS : acquittement.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

Le commandant pour le roi à l'île Bourbon, général-comte de Bouvet de Lozier, a reçu les ordres restrictifs de la traite le 1^{er} mai 1816. Néanmoins, il a "souffert", en juin suivant, "qu'il fut vendu dans l'île 108 esclaves achetés à Madagascar". Bouvet a été rappelé à cause de sa "tolérance supposée" pour la traite. En dépit de la présomption, le bâtiment est acquitté.

"Un jugement du 19 novembre 1817 ordonne la restitution à leur propriétaire de 23 Noirs arrêtés dans les rues de Saint-Denis [de Bourbon], attendu que les noirs saisis n'ont pas été vus au moment de leur débarquement présumé, et qu'ils ne pouvaient être qu'arrêtés au moment de leur introduction, et dans le cas où les préposés des Douanes ne les auraient pas perdus de vue, depuis l'introduction jusqu'à la saisie".

Ouvrant la porte à tous les abus et aux faux témoignages possibles, cette jurisprudence est modifiée par des arrêts de la Cour de cassation du 12 octobre 1821.

Sources : Arch. Nat. Marine GG 2³⁷; ANSOM Gén. 177/1417; *Parliamentary Papers*, lettre de Du Bouchage à Richelieu, 25 janvier 1817. BOUVET de LOZIER, *Mémoire... sur son administration de l'île de Bourbon, pendant les années 1815, 1816, 1817*, Paris, déc. 1819, 134 p.

---o0o---

La Jeune Laure, ex-La Flore, 1817/07

Bordeaux 01/05/39

I - ARMEMENT : 223 tonneaux, capitaine Lainé. Appareille de Bordeaux le 3 juin 1817 pour "Buenos-Ayres".

II - TRAITE : Côte de Guinée; environ 250 Noirs.

V - DEBARQUEMENT : Guadeloupe, et vente des Noirs.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

Le navire est vendu à la Guadeloupe : c'est aussi l'une des premières manifestations de contournement de l'ordonnance royale. En 1823, une décision de justice reconnaît explicitement les faits de traite du navire. Mais celui-ci ne peut être condamné sur l'imputation, car le délibéré annonce que les faits de 1816-1818, avant avril de cette dernière année, ne peuvent tomber sous le coup d'une loi qui n'était pas encore écrite.

Sources : Arch. Nat. Justice, BB¹⁸; ANSOM Gén. 199/1491.

---o0o---

La Louise, 1817/08

Inconnu 02/05/40

VII - INFORMATIONS : navire soupçonnable.

Les seules informations sur ce navire sont anglaises. Il aurait été arrêté à la Guadeloupe après un combat au cours duquel des marins britanniques sont tués. Le 5 juin 1817, les Doctors' Commons émettent une opinion selon laquelle la marine anglaise est responsable d'avoir suscité la légitime défense du bâtiment français. Ils rappellent également qu'aucune loi n'existe qui puisse autoriser la saisie d'un navire français. Seule l'incitation diplomatique auprès du cabinet des Tuileries pour le conduire à promulguer une loi abolitionniste et répressive peut conduire à éviter des outrages pénibles et dispendieux pour tout le monde.

Cela dit, la date de cette notification et son esprit, donnent à penser qu'il s'agirait plutôt d'un voyage de 1816. Cf. *Le Louis*. 1806/08.

Source : PRO/FO 83/2265, f° 35.

---o0o---

La Marie, 1817/09

Nantes 05/14/41

I - ARMEMENT : 73 tonneaux; capitaine Guillot, armateur Lepelletier.

II - TRAITE : Sénégal.

V - REPRESSION : arrêté devant la barre.

VI - SANCTIONS : main levée du sequestre.

VII - INFORMATIONS : navire soupçonnable.

Le navire est arrêté par les Français sur le soupçon d'être employé à la traite. C'est la première manifestation répressive dans la possession française du Sénégal, à l'initiative du gouverneur intérimaire, le capitaine de frégate Fleuriau. Or, le 25 mars 1818, un jugement du conseil civil de Saint-Louis prononce la main levée du séquestre apposé sur le navire et sa cargaison, sur le motif que *La Marie* n'était pas employée à la traite au moment de son arrestation.

Sources : ANSOM Gén. 177/1417; Duc de Broglie, *Discours* de 1822 devant la Chambre des pairs (ci-après Broglie, *Développements...*); Institution Africaine de Londres, rapport au *Select Committee on the Slave Trade* (ci-après *Institution africaine*).

---o0o---

La Petite Betsy, 1817/10

Nantes 06/15/42

I - ARMEMENT : 99 tonneaux, 13 hommes, capitaine Blay (ou Blais); armateur Genevois. Appareille de Nantes le 21 août 1817 pour la côte d'Afrique.

V - REPRESSION : visite anglaise [?].

II - TRAITE : Ile du Prince, par le cap de Monte, et la côte.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

Nous connaissons le capitaine et l'armateur, voir *Sénégalaise et Petite Betsy*, ci-dessus 1814-1816. Le capitaine reçoit 200 francs de solde mensuelle, son second 100 francs, le lieutenant 50 francs - moins que le maître-charpentier qui en reçoit 60. Le voyage est mortel : 4 hommes meurent à l'île du Prince entre le 9 avril et le 20 mai, plus un "à la mer", le 28 mai. Trois nègres libres ont été embarqués "à l'île du Prince [...] en vertu de l'administration du Gouverneur de ladite colonie" : ils touchent un salaire étonnant, 36 francs par mois - c'est celui du quartier-maître : ce sont vraisemblablement des Kroumen, ces Africains spécialistes de la navigation de la côte depuis des générations. Le rapport de mer insiste sur les difficultés nautiques et commerciales éprouvées par le bâtiment, notamment du fait des Anglais.

Quant à la traite :

" ... le 8 octobre suivant, sur les trois heures du soir Il reconnut le Cap de Monte, et faisant porter pour aller au mouillage, il y parvint dans la journée du dix dudit, alors il fit prévenir le Chef du pays, qu'il venait traiter avec eux. Là commença sa traite qui fût extrêmement entravée par les différents mouillage et déplacement qu'il a été contraint de faire pour l'accélérer, mais qui fut constamment contrariée par les pluies abondantes et notamment du manque de parole du Roy du Pays qui avait promis plus qu'il ne pouvait procurer; qu'il longeait la côte, néanmoins une foule de contrariétés causées par les vents et les courants. Que le vingt-neuf dudit se trouvant mouillé à Sinow, il eût connaissance d'un trois-mâts courant sur la terre, c'était une corvette anglaise, expédiée en course, contre les Navires faisant la Traite des Esclaves; que le déclarant reçut à son bord son capitaine, son lieutenant et un aspirant, qui vinrent le visiter, mais qu'ayant reconnu le déclarant pour l'avoir vu à l'Isle du Prince en mil huit cent seize il ne voulut pas l'exhibition de ses papiers et ils se retirèrent qu'aussitôt cette corvette partie le Déclarant fit appareiller pour continuer de cotoyer et de faire sa traite qui se faisait avec lenteur et les peines les plus grandes par les différents mouillages qu'il fallait faire avec les plus grandes précautions rapports aux calmes et aux courants dont le long détail serait insignifiant aussi bien les divers pourparlers avec les chefs des peuplades de cette côte avec lesquels il traitait; que le dix huit janvier se trouvant mouillé au Cap Coast, la corvette anglaise le Chérubin arriva au mouillage avec deux bâtiments qu'elle avait capturé et le vingt trois dudit ayant eu une vente faite des marchandises provenant de ces prises espagnoles, le Déclarant en acheta une partie..."

Dans ce rapport, est bien regrettable le silence sur les "pourparlers" menés avec les chefs ou courtiers locaux, et étrange la notion de vente au fort de Cap Coast des marchandises saisies sur les captures espagnoles car, en principe, cette opération ne peut avoir lieu qu'après jugement par la Cour de vice-amirauté de Sierra Leone. Au reste, il est vrai que ces procédures ne sont pas absolument fixées en 1817. "Exténué de fatigue", l'équipage décide d'arrêter à l'île du Prince, et répare une importante voie d'eau du navire, ce qui offre l'avantage de justifier auprès des autorités du port de Nantes la longue durée du voyage. Le navire rentrant dans ce port le 20 août 1818, la rotation totale a été de 365 jours. Cette année exacte n'est peut-être pas pas tout à fait de hasard : de nombreux assureurs particuliers, d'autres armateurs, garantissent des risques n'excédant pas un an.

Sources : ADLA, IM 2253; ADLA 21 U 458⁵, f° 20 et s.

La Reine Caroline, 1817/11

Nantes 07/16/43

I - ARMEMENT : construction Guadeloupe 1804; 93 tonneaux, 17 hommes d'équipage; capitaine Coquard, né au Pouliguen, reçu à Lorient en 1810, 41 ans; armateur Pierre Thomas Dennis. Appareille de Nantes pour la côte d'Afrique, le 15 février (ou le 14 mai) 1817.

II - TRAITE : Sénégal et cap de Monte; 18 Noirs.

IV - LIEU D'ARRIVEE : Guadeloupe, 8 septembre 1817 ?

V - REPRESSION : saisie anglaise conduite à Sierra Leone.

VI - SANCTIONS : condamné.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

L'armement fait problème, car on peut croire à deux bâtiments différents, voir, plus haut, *Caroline*. 1817/04. Le présent navire touche au Sénégal, où plusieurs hommes sont débarqués "pour insubordination", dont le motif peut être le refus d'aller à la traite. Une *Caroline* est condamnée le 15 mars 1817 à Sierra Leone. La *Reine Caroline* désarme à la Guadeloupe. On ne peut trancher.

Sources : MEYER-HEISELBERG, *Notes*, LAR 119; Arch. Rép. Sénégal, 1 B⁵, f^o 13.

---o0o---

La Suzanne, 1817/12

Nantes 08/17/44

I - ARMEMENT : 36 tonneaux; 10 hommes d'équipage; capitaine Thébaud, Michel Julien, né en 1786, reçu à Nantes en février 1815, 31 ans; armateur Hamon (?); appareille de Nantes le 8 novembre 1817 pour le Sénégal et la côte d'Afrique.

VII - INFORMATIONS : navire soupçonnable.

Le navire suspect n'a pas été vu par les autorités du Sénégal. L'expédition n'est connue que par le désarmement à la Martinique, le 22 avril 1818, après une rotation de 166 jours.

Sources : A.N. Marine GG 237; ANSOM Gén. 154/1289; Gén. 177/1417; ADLA, IM 2253.

---o0o---

Le Sylphe, 1817/13

Nantes 09/18/45

I - ARMEMENT : goélette, 153 tonneaux, 19 hommes d'équipage; capitaine Auguste Bréaut, armateur Pierre Thomas Dennis; appareille de Nantes le 1^{er} août (ou le 8) 1817, pour le Sénégal.

II - TRAITE : à Bonny.

V - REPRESSION : vu par croisière anglaise.

VI - SANCTIONS : poursuite, jugement, acquittement.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

Le navire a été rencontré à deux reprises en novembre 1817 et mars 1818 par un croiseur anglais, à Bonny. Le *Morning Chronicle* dénonce son activité négrière, le 7 janvier; le consul de France à Londres, baron Séguier, donne des renseignements complémentaires. Fleuriat, gouverneur intérimaire, est avisé des soupçons parisiens. Il lance l'ordre suivant, le 2 avril 1818 :

"à M. de la Place, enseigne des Vaisseaux de S.M., commandant l'avis de Roi à Saint-Louis : Vous voudrez bien vous rendre au bas de la rivière... à l'effet d'escorter et de visiter la goélette la Sylphe jusqu'au moment où elle passera la barre. Vous voudrez bien vous assurer que ce bâtiment n'ait rien à bord de contraire à nos réglemens et particulièrement en ce qui concerne la traite des noirs. A votre retour, vous me rendrez compte par écrit..."

En fait, l'ordre de Fleuriat correspond à la politique locale du gouvernement, qui réduit d'éventuelles préoccupations répressives aux possessions effectivement occupées par la France. Or, des milliers de kilomètres ou des semaines de mer séparent le Sénégal de Bonny, où le bâtiment a trafiqué. On ne voit pas de suites, parce que le navire n'a probablement pas approché la côte, et encore moins la barre du Sénégal. Or, aucun bâtiment de guerre français ne fréquente le bout du golfe de Guinée à cette époque.

Le navire désarme à la Guadeloupe le 19 novembre 1818. Poursuivi et jugé, il est acquitté "faute de preuves suffisantes" : nous voyons pour la première fois cette mention qui reviendra fréquemment.

Sources : A.N. Marine GG 2³⁷; ANSOM Gén. 166/1342; Gén. 177/1417; Arch. Nat. Rép. Sénégal, 1 B⁵, f^o 10; 2 B³, f^o 33.

1818

Aux deux registres international et national, l'année 1818 est d'importance.

International : à la reprise de la conférence tenue à Londres entre les Puissances, l'Angleterre avait exhibé, en novembre 1817, deux traités qu'elle avait signés l'un avec le Portugal, l'autre avec l'Espagne. Un troisième traité du même ordre interviendra en 1818 avec la Hollande.

National : la France ne pouvait demeurer sans agir, mais la condition primordiale était qu'elle préservât son autonomie et sa souveraineté. Séparée de l'Angleterre et de tout accord bilatéral avec quelque puissance que ce soit, la France se donne le simulacre d'agir contre la traite.

I - COMPORTEMENT BRITANNIQUE

Les accords bilatéraux britanniques contenaient deux clauses essentielles :

1. Une entente sur le droit de visite.

En "droit maritime international", le droit de visite est une institution remontant au XIV^e siècle, mais une institution du *temps de guerre*. La nouveauté consistait à l'introduire en temps de paix : il conférait aux officiers des navires de guerre - anglais, en l'occurrence - le droit, en mer, de monter à bord des bâtiments de commerce de la nation signataire du traité, de constater si le navire était négrier et, le cas échéant, de le saisir - le capturer - et le conduire sous escorte et certaines conditions, dans la colonie britannique de Sierra Leone. Là, le négrier serait jugé par un tribunal reconnu compétent. Au cas de condamnation, les Noirs captifs seraient libérés, toujours à Sierra Leone, et le navire lui-même serait vendu aux enchères publiques - souvent, d'ailleurs, le nouvel acquéreur sera un négrier notoire.

2. La création de commissions mixtes.

Constituées en tribunal, ces commissions étaient chargées de prononcer la sentence contre les négriers arrêtés. Elles étaient composées, théoriquement, de quatre commissaires, dont deux appartenaient à la nation signataire, l'Angleterre ayant voix prépondérante. Les traités prévoyaient l'installation en 1819. Cependant, le droit de visite prenait effet dès la signature, et le fait permettait aux croiseurs de la *Royal Navy* d'être aussitôt "opérationnels". Une croisière britannique de répression de la traite était officiellement constituée. Ses cinq, puis six, enfin sept à neuf navires de guerre, commandés par une frégate de troisième rang, établiraient une stratégie de surveillance - les Français appelaient cela "la police des mers" - le long du littoral de la côte africaine, du nord de la Sierra Leone - les "Rivières du Sud" comme disent les Français, Rio Nunez et Rio Pongo - jusqu'à l'équateur. En effet, la côte sud, de l'équateur au cap Alexandre, était libre à la traite pratiquée intensément par les Portugais, puis les Brésiliens, jusqu'en 1830 - et au delà.

Ainsi, dès 1818, sans droit officiel sur les français, la répression anglaise s'exerçait contre les négriers en prenant les aspects de la légalité. Elle devenait bientôt active.

II - COMPORTEMENT FRANÇAIS

Dans cette situation, qu'elle est la position officielle de la France ?

En janvier 1818, le baron Séguier, consul général à Londres, adressait au comte Molé, ministre de la Marine, un long memorandum dans lequel il émettait une double suggestion :

a) puisque cela semblait plaire à l'Angleterre, que la France lui accorde donc par traité le droit de visite sur les bâtiments du commerce national fréquentant la côte d'Afrique. Cela ne pouvait nuire à la dignité ni à la souveraineté nationales, puisque d'autres puissances européennes l'avaient concédé.

b) mais pour balancer, la France devrait instituer sur la côte d'Afrique une croisière de répression de la traite nationale, par des navires de guerre spécialement affectés à cet effet. Cela posé, rien n'obligeait la France à s'intéresser à l'efficacité réelle de cette croisière de répression.

Le ministère ne suivait pas l'ensemble des recommandations du consul Séguier. A l'ambassadeur, marquis d'Osmond, il rappelait son programme :

"La France n'accordera jamais le droit de visite".

Mais la seconde suggestion du consul était prise en compte.

1. La législation nationale.

Pour que cela soit possible, il fallait d'abord que la législation nationale comportât un texte sur lequel appuyer éventuellement un système officiel de répression. La promulgation de la première LOI abolitionniste française, du 15 avril 1818, votée par les deux chambres sans difficultés sérieuses, y pourvoyait, contre les intérêts économiques en cause. Plus brève encore que l'ordonnance royale de janvier 1817, cette loi ne faisait qu'en reprendre les termes en les étendant à la nation entière. Ainsi, "le trafic connu sous le nom de la traite des noirs" était légalement interdit aux nationaux. Cela ne dit pas que les candidats négriers s'y soumettront : au contraire, ni criminelle ni infâmante, elle donnait à comprendre ce qu'il était possible d'entreprendre. Texte destiné davantage à plaire aux Anglais qu'à interrompre la traite nationale.

2. La croisière française de répression.

Il fallait que le gouvernement lui donnât quelque substance. C'était fait le 9 juin 1818, par la promulgation d'une ordonnance royale instituant une croisière de navires de guerre chargés de réprimer les négriers nationaux sur la "côte d'Afrique". Pourquoi ces guillemets ? C'est que dans l'esprit gouvernemental, la côte d'Afrique se limitait aux possessions françaises et leur zone d'influence, l'île Saint-Louis, dans le fleuve Sénégal, et à trois cents kilomètres plus au sud, l'île de Gorée, un joli mais aride rocher fortifié de 900 mètres sur 300, en face de la presqu'île du cap Vert. Ce n'est qu'au début de 1821 que les croiseurs français de répression rangeront la côte plus au sud-est, dans le secteur de Gallinas, et à l'extrémité orientale du golfe de Guinée, vers Bonny et Vieux Calabar, des zones de traite intensive. Mais ce n'est pas suggérer que ces croiseurs français disputeront immédiatement un challenge avec ceux de la *Royal Navy* : cela n'advientra que dans la seconde moitié de la décennie.

Ainsi, en 1818, des conditions nouvelles sont proposées à la traite internationale, française en particulier : interdiction légale, répression par les nationaux - en principe -, ce qui n'interdit pas aux "ennemis intimes" de pratiquer ce qui est devenu pour eux une sorte de vocation à la croisade humanitaire. Il faut ajouter qu'elle est rémunératrice : pour chaque Noir saisi à bord des navires négriers,

les marins et officiers britanniques touchent une prime de capture substantielle, donc incitative.

---o0o---

L'Astrée, 1818/01

Nantes 01/19/46

I - ARMEMENT : goélette, construction Nantes 1817; 98 tonneaux, 15 hommes d'équipage; capitaine Louis Peytavin, de Nantes, puis Leglé; armateur Michel de la Brosse. Appareille de Nantes le 23 octobre 1818 "pour la Martinique", ou Port-au-Prince (Haïti).

II - TRAITE : pas d'information.

IV - LIEU D'ARRIVEE : Porto Rico, décembre 1818; puis Martinique, janvier 1820.

VI - REPRESSION : poursuites judiciaires.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

C'est le premier exemple de fraude décelable à l'aide des rôles d'armement de navires. Aucune mention officielle n'est faite de la côte d'Afrique. Or, la rotation du navire est compliquée. Dans un premier temps, il se rend à Mayaguez, Porto Rico, où il débarque trois marins entre décembre 1818 et février 1819. Ensuite, silence officiel : mais le rôle mentionne la mort du capitaine Peytavin sur la côte d'Afrique, le 30 mai 1819 : le navire s'y est donc rendu, et la coutume maritime a joué contre les déclarations faites aux officiels. Nous ne savons rien de la traite ni du débarquement, mais le bâtiment est de nouveau à Porto Rico en janvier 1820, où il débarque 5 hommes, pour en rembarquer 3 en février, à destination de la Martinique, où il débarque de nouveau 4 hommes. Il désarme à Nantes le 19 juin 1820, après une rotation de 605 jours. C'est pour repartir aussitôt, voir *L'Astrée* 1820/08.

Ce second voyage est poursuivi, comme l'a été le premier, voir *L'Astrée* 1817. Le 2 octobre 1821, l'administration nantaise adresse des documents qui établissent la culpabilité du navire. L'affaire est renvoyée, mais trois matelots qui s'étaient décidés à témoigner à charge sont morts, ou en mer. Le capitaine Leglé est renvoyé des poursuites. Il n'y a pas de pourvoi dans l'intérêt de la loi. Cette affaire-là est classée.

Sources : A.N. Marine GG³⁷, ANSOM Gén. 152/1274; Gén. 154/1289; Gén. 177/1417; Gén. 199/1491. Arch. Nat. Rép. Sénégal 1 B⁵.

---o0o---

L' Aurore, 1818/02

Nantes 02/20/47

I - ARMEMENT : 100 tonneaux; capitaine Deniel, (ou Daniel Jean Aimé, né à Saint-Gilles en 1787, ex-aspirant de 1ère classe dans la marine royale, nommé capitaine au long cours en 1816, après l'épuration de 1816-1817, 31 ans); armateur Lepertière (et peut-être Houssaye) Appareille de Nantes pour la Guadeloupe.

II - TRAITE : 87 Noirs.

IV - LIEU D'ARRIVEE : Cayenne.

V - REPRESSION : poursuites judiciaires.

VI - SANCTIONS : mainlevée de la saisie.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

L'ordonnance de 1817 n'est pas promulguée à Cayenne lorsque le navire y débarque sa cargaison noire. Il n'est pas de motif de contravention, jugement confirmé en appel. Mais la douane et le procureur du roi se pourvoient en cassation. L'arrêt de Cayenne est annulé et le jugement renvoyé devant la cour de Caen. Le 22 août 1821, celle-ci confirme le jugement de Cayenne et prononce la mainlevée de la saisie de 87 Noirs qui auraient été introduits "par un brésilien". Rien ne prouverait qu'ils aient été pris à la côte d'Afrique et apportés par *L'Aurore*.

"D'où il suit qu'on est forcé de tenir pour constant ce qui est avancé par les inculpés, savoir que les noirs dont il s'agit étaient acclimatés au Brésil, qu'ils ont été achetés à Fernambouc et transférés ensuite à Cayenne sur le navire portugais *L'Esperanza*."

A l'occasion du renvoi devant la cour royale de Caen, on trouve formulée une définition de la traite des Noirs par l'Atlantique :

"Et, considérant d'ailleurs, que les marchés qui se font en Amérique soit entre des individus d'une même colonie, soit entre des individus d'une colonie différente ne sont point défendus par les dispositions prohibitives du trafic connu sous le nom de traite des noirs, laquelle traite consiste dans l'achat des nègres dans leur propre pays, du prince à qui ils appartiennent par droit de conquête, naissance ou autrement, et en échange des marchandises européennes..."

Au reste, la liberté de l'échange, de l'achat ou de la vente d'esclaves "confirmés" dans et entre les îles américaines est inscrite en clair dans le texte même du traité bilatéral anglo-hollandais. Cette facilité donne cours à toutes les stratégies et fraudes possibles. Au cœur du système esclavagiste, les Anglais eux-mêmes restituaient des esclaves qui s'échappaient d'une île quelconque pour se réfugier à la Jamaïque; Haïti procédait de la même manière.

Sources : Arch. Nat., Chambre des pairs, CC 359⁸³; A.N. GG 2³⁷; ANSOM Gén. 152/1274; 154/1289; 177/1417; *Annales Maritimes et Coloniales* (ci-après *Ann.Mar.Col.*) Tome 5, partie officielle, 1817, *ordonnance du roi...*

---o0o---

Le Bon Accord, 1818/03

Bourbon 01/10/48

- I - ARMEMENT : Bourbon.
- II - TRAITE : 60 Noirs.
- IV - DEBARQUEMENT : Bourbon.
- V - REPRESSION : visite et capture française.
- VI - SANCTIONS : condamné.
- VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

La capture par un croiseur français de Bourbon a lieu en novembre, et le jugement est prononcé le 13 janvier. Le navire est condamné "comme anglais" avec trois autres navires, peut-être ceux que l'on a mentionnés sous les numéros 1816/04 à 07. Il est remis à une frégate anglaise : moyen pour la France de montrer que l'Angleterre participe encore largement à la traite, malgré ses lois et sa vigilance.

Sources : A.N. Marine GG 2³⁷; ANSOM Gén. 166/1340.

---o0o---

La Calypso, 1818/04

Nantes 03/21/49

- VII - INFORMATIONS : navire soupçonnable.

L'appareillage de Nantes est douteux.

Jugé à la Guadeloupe le 15 septembre 1818, le navire est acquitté comme "espagnol". Il aurait livré sa cargaison noire à Cuba et non dans l'île française.

Sources : A.N. Marine GG 2³⁷; ANSOM Gén. 177/1417.

---o0o---

La Caroline, 1818/05

Bayonne 01/01/50

- I - ARMEMENT : capitaine et armateur Pelleport, part de Bayonne.
- IV - DEBARQUEMENT : La Havane.
- V - REPRESSION : poursuites judiciaires.

VI - SANCTIONS : arrêt des poursuites.

VII - INFORMATIONS : navire soupçonné.

Le navire désarme à la Guadeloupe. Les renseignements à son sujet sont dus au consul Séguier. Ceux que le ministère a demandés aux Antilles tardent à venir. On décèle une volonté d'obstruction. La procédure est entamée en novembre 1820. Le capitaine n'est pas là. En 1822, l'un de ses frères produit un acte de notoriété d'après lequel le capitaine est décédé en 1819 à La Havane. Insatisfait, le tribunal de Bayonne accorde un délai de huit mois pour produire l'acte légal du décès. Alors, l'on apprend que le capitaine Pelleport est le frère du maréchal de camp servant en Espagne, et le frère du commandant du vaisseau du roi *Le Colosse*. Le baron Portal, ministre de la Marine, décide de suspendre les poursuites, car l'homme appartient à une famille qu'il importe de ne pas humilier par un procès négrier.

Sources : Arch. Nat. Justice, BB¹⁸ 1004⁽⁵⁹⁴⁷⁾ ; A.N. GG 2³⁷ ; ANSOM Gén. 166/1342 ; Gén. 199/1491.

---o0o---

La Cérés, 1818/06

Nantes 04/22/51

I - ARMEMENT, brick, construction Nantes 1818 ; 87 tonneaux ; 3 canons de 3 ; 16 hommes d'équipage ; capitaine Jacques Lebreton, de Nantes, armateur Bonfils. Appareille de Nantes le 25 novembre 1818 pour la côte d'Afrique.

II - TRAITE : à Massoul, côte d'Afrique [?], puis Mayombe.

III - DEBARQUEMENT : Saint-Pierre de la Martinique.

VII - INFORMATIONS : navire soupçonné.

Le navire est soupçonné par l'autorité portuaire. 1 marin a déserté à Massoul, côte d'Afrique, le 5 janvier 1819. 3 marins meurent, dont deux à Mayombe les 11 et 23 avril 1819. Un autre embarqué sur le même site, et sera débarqué à Saint-Pierre, le 2 août, où 1 marin meurt le 20. Le capitaine reste à la Martinique. Le navire désarme à Nantes le 7 décembre 1819, après une rotation de 377 jours. Voir *La Cérés* 1820/16.

Sources : A.N. GG 2³⁷; ANSOM Gén. 154/1289; ADLA IM 2389.

---o0o---

Le Charles, 1818/07

Nantes 05/23/52

I - ARMEMENT : construction 1812 (?); 314 (ou 249) tonneaux; capitaine Guinée, armateur Formon., (et Souzbmain ?). Appareille de Nantes le 9 avril 1818 déclaré pour Sumatra.

II - TRAITE : Bonny.

IV - LIEU D'ARRIVEE : Guadeloupe.

V - REPRESSION : Vu à Bonny par un croiseur anglais.

VI - SANCTIONS : poursuites.

VII - INFORMATIONS : navire soupçonnable.

C'est l'un des premiers bâtiments à être déclaré pour une destination extrême-orientale absolument fictive. Les poursuites n'aboutissent pas : non-lieu.

Source : A.N. Marine GG 2³⁷

---o0o---

Le Charles, 1818/08

Nantes 06/24/53

I - ARMEMENT, comme à la notice précédente.

II - TRAITE : Bonny.

III - PASSAGE : six semaines.

IV - LIEU D'ARRIVEE : Cuba, puis la Guadeloupe.

V - REPRESSION : poursuites judiciaires.

VI - SANCTIONS : acquittement.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

C'est le second voyage. On dispose de l'interrogatoire d'un marin et de celui de l'armateur. Ils sont contradictoires. Selon le marin Briorai, le navire met huit semaines pour rallier Bonny, où il séjourne six semaines. Il passe six autres semaines en mer pour rallier l'île espagnole : ce voyage en droiture Antilles-Afrique-Antilles aurait duré vingt semaines. Briorai quitte le navire, végète à Cuba, s'embarque sur un négrier espagnol, *La Dolorosa*, parce qu'il touche 40 gourdes par mois (plus de 200 francs) au lieu de 40 F sur un négrier français. Au cours d'un contre-interrogatoire, Briorai oublie tout ce qu'il a dit précédemment.

Sources : A.N. Marine GG 2³⁷; ANSOM 166/1342; Gén. 177/1417; Gén. 199/1491; ADLA 7 U⁸³.

---000---

La Charlotte, 1818/09

Nantes 07/25/54

I - ARMEMENT : 159 tonneaux, 17 hommes d'équipage; capitaine Pierre Blond, né en 1772, ex-enseigne de vaisseau auxiliaire, nommé à Nantes en mars 1817 après l'épuration, 48ans; armateur Ducoudray-Bourgault. Appareille de Nantes (?).

II - TRAITE : Bonny.

V - REPRESSION : poursuites judiciaires.

VI - SANCTIONS : acquitté.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

L'armateur siège au tribunal de commerce de Nantes, dont il deviendra président.

Ce voyage est le premier du navire en 1818. On ne peut rien préciser d'autre. A la fin de cette expédition, il est jugé et acquitté à la Guadeloupe, le 18 septembre 1818. Il repart aussitôt pour la côte.

Sources : A.N. GG 2³⁷, ANSOM Gén. 166/1342; Gén. 177/1417; Gén. 199/1491; ADLA, 7 U⁸³.

---000---

La Circée, 1818/10

Nantes 08/26/55

I - ARMEMENT : construction Nantes 1818; 150 tonneaux. Capitaine Benoît, armateur Pelloutier. Appareille de Nantes le 8 juin 1818 déclaré pour Sumatra.

IV - LIEU D'ARRIVEE : Guadeloupe.

VI - SANCTIONS : prescription triennale.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

C'est le second bâtiment déclaré pour Sumatra en cette année 1818. Néanmoins, le navire est officiellement soupçonné avant son départ. Arrivé à la Guadeloupe, il y est vendu le 31 décembre 1818, 207 jours après son départ. Le navire est déclassé à Nantes. En 1822, l'expédition est dénoncée par d'anciens matelots du bord, mais il y a prescription.

Sources : A.N. GG 2³⁷; ANSOM Gén. 154/1289; Gén. 199/1491.

---000---

La Dorade, 1818/11

Bordeaux 01/06/56

I - ARMEMENT : 116 tonneaux; capitaine Gassy. Appareille de Bordeaux milieu janvier 1818 pour la Martinique passant par le Sénégal.

II - TRAITE : Sénégal et Gorée, 200 Noirs (?).

IV - DEBARQUEMENT : inconnu.

VI - SANCTIONS : condamnation, puis non-lieu.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

Le navire et l'expédition donnent lieu à de belles inconséquences administratives. Fleuriau, gouverneur intérimaire au Sénégal, avise Hubert, commandant particulier de Gorée, d'avoir à surveiller le navire fortement soupçonné au départ, et qui aurait "une cargaison de Noirs toute disposée à être enlevée". L'intérimaire ordonne la sévérité, et d'empêcher le départ du bâtiment : "Vous connaissez les intentions du gouvernement : suivons-les à la lettre". Le navire arrive en juin à Saint-Louis : "Je sais de source certaine que M. Gassy avait 200 Noirs à sa disposition, qu'en-a-t-il fait ?". Et Fleuriau se plaint à Paris du départ du navire, "contre son opinion". Le ministre réagit, ordonne, approuve Fleuriau en sermonnant :

"Il y a beaucoup de négligence de la part des employés dans ce qui concerne l'affaire de La Dorade. Vous voudrez bien leur faire à cet égard les observations convenables, les prévenir que ceux qui mériteraient à l'avenir de semblables reproches s'exposeraient à perdre leur emploi".

Fleuriau agit à son tour : il fait condamner le navire, le confisque par défaut avec sa cargaison, interdit le capitaine. L'administration centrale ne sait comment se comporter. En décembre 1819, la commission spéciale instituée par le baron Portal pour étudier les cas des navires soupçonnables décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre. Le Garde des Sceaux sanctionne cette décision car "dans l'espèce on n'imputait à La Dorade que d'avoir exporté des noirs d'Afrique pour une destination inconnue", sans que les colonies soient spécifiées selon les termes de l'ordonnance de 1817. Le 20 septembre 1820, une ordonnance royale approuve un rapport "tendant à faire prononcer la nullité du jugement" du conseil de justice du Sénégal, rapport confirmé le 25 janvier suivant, et définitivement enregistré.

Après cela, au Sénégal, où l'on ne croit pas à la volonté gouvernementale d'interdire la traite, les candidats négriers seront convaincus de la mansuétude officielle : les autorités coloniales en font désormais couramment mention. Toutefois, une liste officielle de 1826 dans les *Annales Maritimes et Coloniales* publie la condamnation du capitaine "Gassies".

Sources : A.N. GG 2³⁷; ANSOM Sénégal XIV/2; ANSOM Gén. 177/1417; Arch. Rép. Sénégal, 1 B⁵; 1 B⁷. *Ann. Mar. et Col.*, liste de 1826.

---o0o---

L' Eclair, 1818/12

Inconnu 01/06/57

I - ARMEMENT : capitaine Sée, armateur Manoury. Destination officielle, Cuba.

II - TRAITE : 325 Noirs, côte d'Afrique.

III - DEBARQUEMENT : Martinique.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

Le navire est connu par les bureaux ministériels pour avoir pris "une traite de 325 esclaves [...] introduits à la Martinique".

Sources : Arch. Nat. Rép. Sénégal, 1 B⁶; ANSOM Gén. 177/1417.

---o0o---

L' Eléonore, 1818/13

Bourbon 02/11/58

I - ARMEMENT : 42 tonneaux.

VII - INFORMATIONS : aucune.

Le navire aurait effectué un débarquement de Noirs à Bourbon, et échappé à toutes les poursuites.

Sources : ADSM 6 P⁵ 74; ANSOM Gén. 177/1417.

---o0o---

L' Elize (ou Aliza), 1818/14

Bordeaux 02/07/59

I - ARMEMENT : capitaine Jaffro, armateurs Renaud, Courau consignataire - et aide de camp du gouverneur Schmaltz au Sénégal. Part de Bordeaux pour le Sénégal.

II - TRAITE : 150 (?) Noirs.

VI - SANCTIONS : tribunal de la Seine.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

Le navire est dénoncé au Sénégal le 20 décembre 1819, durant la tournée de l'envoyé spécial du ministre de la Marine, le baron de Mackau. Outre sa qualité, le consignataire assure aussi les fonctions de chef de la police à Saint-Louis. Ceci donnera aux abolitionnistes locaux, l'abbé Guidicelly et le botaniste Joseph-Elzéar Morenas, un motif pour accuser les autorités saint-louisiennes d'être immédiatement impliquées dans la préparation de la traite : six employés du gouvernement colonial, dont trois commis de la Marine, avaient un intérêt de 33 Noirs dans la cargaison du navire. En 1820, dans sa première pétition à la Chambre des députés, Morenas les dénonce; quelques semaines plus tard, le député Benjamin Constant, célèbre homme de lettres, proposait à ses collègues de leur produire une "quittance originale d'un compte de vente de nègres" provenant du navire. Ces pièces sont présentées devant "M. le juge d'instruction du département de la Seine", communiquées au procureur général, mais le tribunal se déclare incompétent.

Sources : Arch. Rép. Sénégal, 1 B⁹, f^o 255 v^o; ANSOM Sénégal XIV²; ANSOM Gén. 166/1342; Gén. 177/1417. J.E. MORENAS, *Première pétition...*, 1820.

---o0o---

L' Eole, 1818/15

Bourbon 03/12/60

I - ARMEMENT : capitaine Pierre Caussade, né à l'île de France en 1794, reçu capitaine au long cours en mai 1820, 24 ans.

II - TRAITE : Madagascar.

IV - LIEU D'ARRIVEE : Bourbon.

V - REPRESSION : saisie française, 24 novembre 1818.

VI - SANCTIONS : acquittement, appel, condamnation.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

L'acquittement est fondé sur le fait que les Noirs n'ont pas été saisis au moment de leur débarquement. La traite n'est pas niée. Le mi-

nistère public se pourvoit en appel : le capitaine Caussade est condamné et interdit de tout commandement, le 10 octobre 1821. Cependant, on n'est pas assuré que ce soit pour cette expédition même. Il ne figure pas à la liste officielle de 1826.

Sources : A.N. Marine GG 2³⁷ ; ANSOM Gén. 177/14191.

---00---

Le Gaston, 1818/16

Nantes 09/27/61

I - ARMEMENT : construction Nantes 1818; 162 tonneaux, 12 hommes; capitaine Bernard-Duhautcilly, armateur Despecher. Appareille de Nantes le 21 octobre 1818 pour l'île du Prince.

III - DEBARQUEMENT : La Havane.

VII - INFORMATIONS : navire soupçonnable.

Armement suspect aux autorités. Trois frères Bernard-Duhautcilly sont nés à Saint-Malo : ils ont entre 26 et 34 ans. On ne sait lequel commande cette expédition, car le nom Bernard est presque toujours pris pour un prénom dans la matricule.

Le navire laisse 3 déserteurs à La Havane. Il serait en juin 1819 à Saint-Malo.

Sources : A.N. Marine GG 2³⁷; A.N. Marine CC⁴ 1636, matricule. ANSOM Gén. 154/1289; ADLA IM 2389.

---00---

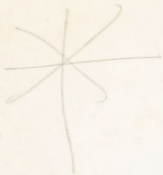
L'Heureuse Etoile, 1818/17

Marseille 01/01/62

I - ARMEMENT : capitaine Zève (?); armateur Bompert. Appareillerait de Marseille le 17 décembre 1818 pour la côte de Guinée.

VII - INFORMATIONS : négrier avéré.

L'absence d'informations techniques sur cette expédition est compensée par des indications, rares par ailleurs, sur la mise-hors. Les documents ont été trouvés sur un autre navire saisi par la croisière anglaise, *La Marie*.



SERGE DAGET

Docteur d'État ès-Lettres et Sciences Humaines
Maître de Conférences à l'Université de Nantes

RÉPERTOIRE
DES
EXPÉDITIONS NÉGRIÈRES FRANÇAISES
À LA TRAITE ILLÉGALE
(1814-1850)

CENTRE DE RECHERCHE SUR L'HISTOIRE DU MONDE ATLANTIQUE
UNIVERSITÉ DE NANTES

COMITÉ NANTAIS D'ÉTUDES EN SCIENCES HUMAINES

NANTES, 1988

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX^e siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

Couverture :

Conception graphique – Manon Lemaux

Typographie – Linux Libertine & Biolinum, Licence OFL

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en vertu d'une licence confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012.

Avec le soutien du

