

ARCHIVES DU CALVADOS

**ESCLAVAGE
ET
TRAITE TRANSATLANTIQUE**

**LE PARCOURS D'UN NAVIRE NÉGRIER
D'HONFLEUR À SAINT-DOMINGUE
EN PASSANT PAR LES CÔTES D'AFRIQUE**

Calvados



LE DÉPARTEMENT

Textes et conception :

Anne-Laure Abiliou, enseignante-relais aux Archives du Calvados

Maxence Philippe, chargé de l'action culturelle et éducative aux Archives du Calvados

Parution : octobre 2021

Les documents présentés dans cette brochure et de nombreux autres contextualisés sont consultables sur le site internet des Archives du Calvados <https://archives.calvados.fr> Ceux-ci sont librement réutilisables et diffusables, sous réserve d'en indiquer la provenance et la cote.

En couverture :

Estampe extraite du journal *La Caricature* (vers 1830-1840). La légende est la suivante "Un planteur entêté. Ces philanthropes européens ont beau dire...ce n'est qu'avec l'aide de la canne qu'on peut faire du sucre", AD14, 17FI/1442

INTRODUCTION

Les Archives départementales du Calvados vous proposent d'étudier avec vos élèves l'histoire de l'esclavage et le fonctionnement du commerce triangulaire à travers le parcours d'un navire négrier, La Seine. D'Honfleur à Saint-Domingue en passant par les côtes d'Afrique, les documents que nous conservons permettent de suivre son itinéraire.

Chaque étape de ce sombre voyage vous emmène à la découverte des victimes et des responsables de la traite Atlantique qui correspond à la déportation de plus de 12 millions d'Africains vers le continent américain du 16^e au 19^e siècle. Par la loi du 21 mai 2001, la France a reconnu la traite et l'esclavage en tant que crime contre l'Humanité.

C'est à travers la correspondance privée, les registres réglementaires et la comptabilité d'un armateur honfleurais que nous vous proposons de comprendre l'organisation de la traite transatlantique au départ d'Honfleur. Cartes, iconographie, réglementation, livres anciens et presse de l'époque viennent contextualiser le parcours du navire.

Ces documents permettent surtout de souligner que, derrière les chiffres, se sont autant de femmes, d'enfants et d'hommes aux parcours singuliers qui ont été réduits en esclavage et considérés comme des objets qu'il serait possible de s'approprier, d'exploiter et d'échanger tels de simples marchandises pour en tirer un bénéfice financier.

SOMMAIRE

- Page 3 : Honfleur, un port dans le commerce transatlantique et la traite négrière au 18^e siècle
- Page 4 : Repères chronologiques
- Page 5 : Le développement de la traite négrière et l'évolution du port d'Honfleur
- Page 6 : Sur les traces du navire La Seine d'Honfleur : un négrier impliqué dans la traite transatlantique
- Page 8 : Comment la société Lacoudrais Père, Fils aîné et compagnie a-t-elle préparé cette expédition négrière depuis Honfleur ?
- Page 10 : Le capitaine : comment se déroule la traite négrière ?
- Page 13 : Être réduit en esclavage
- Page 14 : Le sort des captifs lors de la traversée de l'Atlantique
- Page 15 : L'enfer du négrier
- Page 16 : L'arrivée en Amérique, à Saint Domingue
- Page 17 : Que se passe-t-il à l'arrivée en Amérique ?
- Page 18 : La vente des esclaves
- Page 20 : Pourquoi les esclaves ont-ils été déportés à Saint-Domingue ?
- Page 21 : Le *Code Noir*
- Page 22 : Le retour en Europe, à Honfleur
- Page 23 : Synthèse du voyage
- Page 24 : L'esclavage remis en question
- Page 25 : Conclusion : la fin de l'expédition

HONFLEUR,

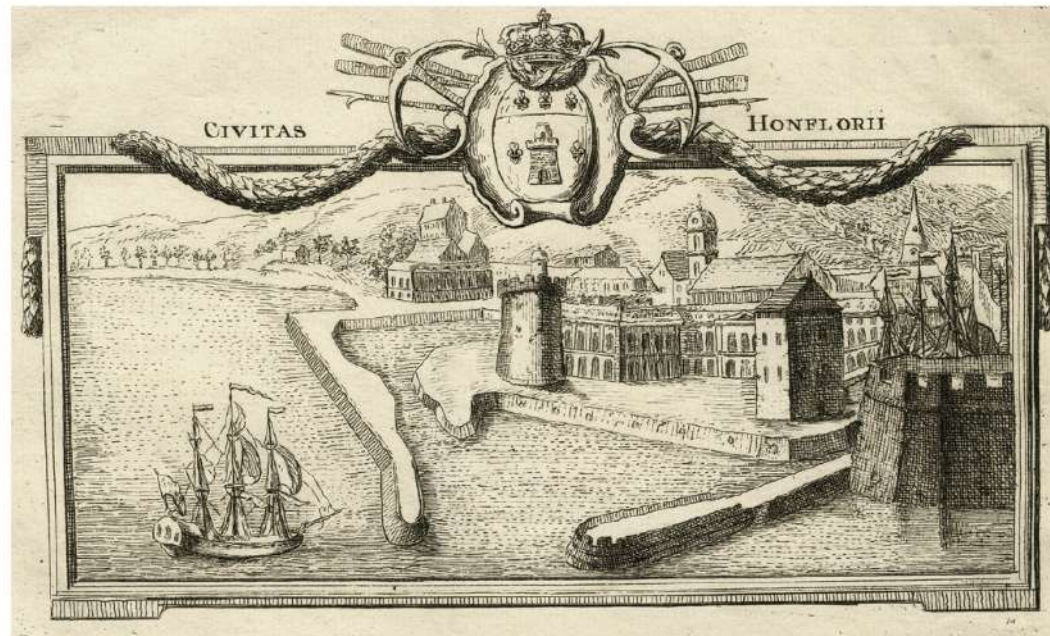
UN PORT DANS LE COMMERCE TRANSATLANTIQUE ET LA TRAITE NÉGRIÈRE AU 18^E SIÈCLE

En 1629, Honfleur entre dans la liste des ports français participant à la traite négrière. En 1717, le gouvernement royal y établit la compagnie du Sénégal.

Cependant, la ville est vite délaissée par les compagnies responsables de la traite négrière. Ce sont, en France, les ports du Havre, de Nantes et de Lorient qui deviennent les fers de lance du commerce triangulaire.

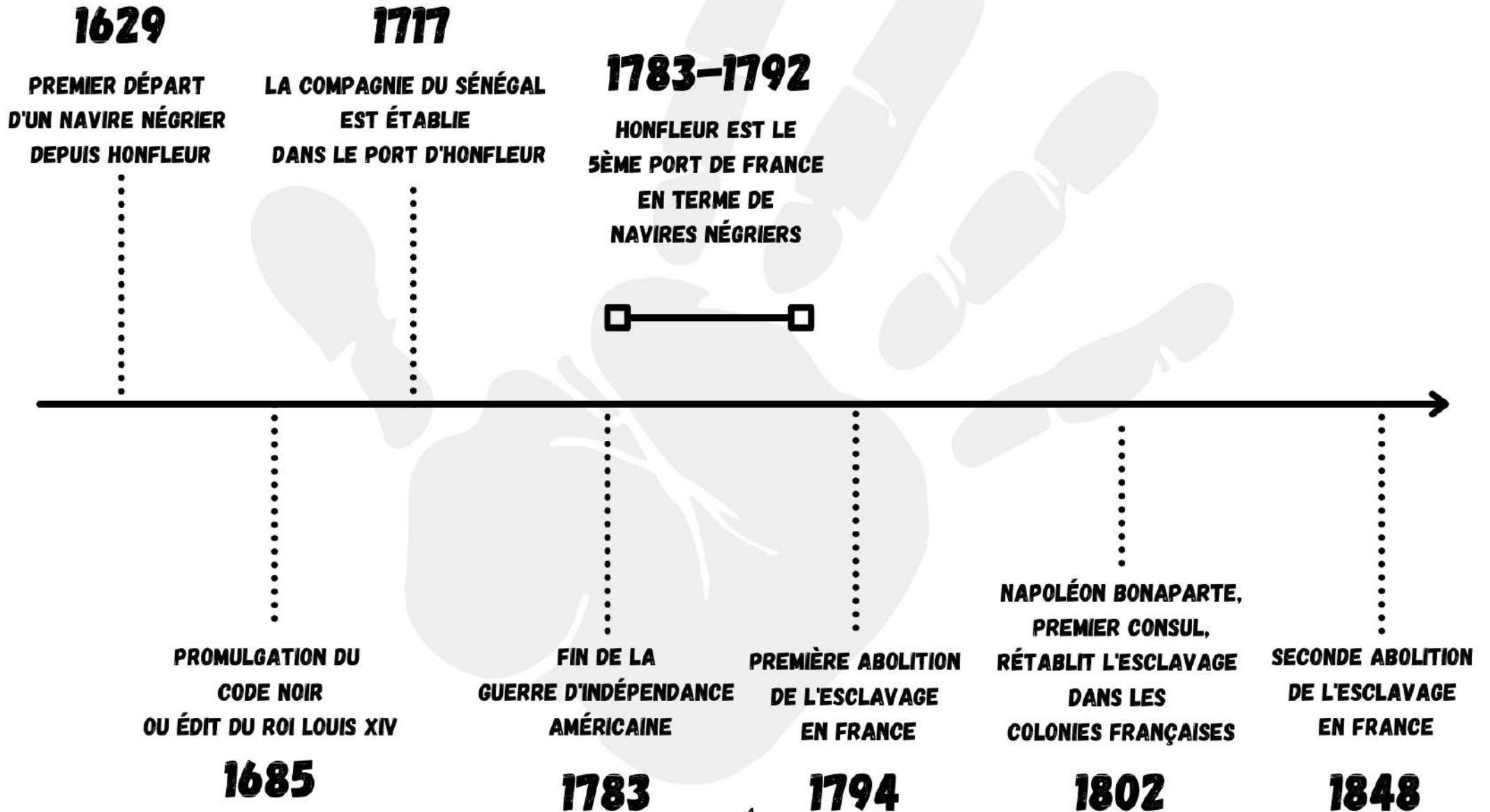
Durant 40 ans environ, aucun navire d'Honfleur n'est parti en Afrique pour réduire des individus en esclavage. Dans la première moitié du 18^e siècle, le commerce portuaire honfleurais est essentiellement tourné vers la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve au Canada, au cabotage et au commerce avec les Iles d'Amérique.

La traite négrière au départ d'Honfleur reprend dans la seconde moitié du 18^e siècle. De 1763 à 1792, l'historien Jean Mettas compte 114 départs. C'est à la fin de la Guerre d'Indépendance américaine en 1783 que les départs sont les plus importants. Le port normand devient même le cinquième port négrier du royaume. Il réalise alors 5 % du trafic du royaume de France. Cela reste néanmoins loin derrière Nantes, Le Havre, Bordeaux et La Rochelle.



En-tête d'une lettre représentant
Honfleur en 1760, AD14, F/4010/2

REPÈRES CHRONOLOGIQUES



LE DÉVELOPPEMENT DE LA TRAITE NÉGRIÈRE ET L'ÉVOLUTION DU PORT D'HONFLEUR

Document 1 : Extrait d'un mémoire sur l'état du port d'Honfleur et sur les travaux qu'il est nécessaire d'exécuter pour sa réparation en 1786, AD14, 1J/27/9/3

[...] Les habitants sentirent que leur ville placée à l'embouchure de la Seine était avantageusement située pour l'approvisionnement de l'intérieur du pays et de la capitale. Et qu'elle pouvait être susceptible d'une augmentation du commerce. Ils construisirent alors à leurs frais le petit port appelé port de la planchette aujourd'hui port des passagers. Ce commerce s'étant en effet étendu, ce port devint trop resserré pour le grand nombre de navires qui y abordaient. En 1684, les habitants acquirent toutes les maisons d'un des quartiers de la ville, creusèrent et enlevèrent par corvée tout le terrain et, au moyen d'une contribution volontaire, ils construisirent un nouveau port appelé aujourd'hui Vieux bassin. En 1717, le gouvernement ayant reconnu l'importance de la situation du port d'Honfleur, y établit la compagnie du Sénégal* et fit entreprendre la construction d'un nouveau bassin du côté de l'Ouest. Ces travaux importants étaient à peine commencés que les besoins de l'État forcèrent de les suspendre. Ce ne fut qu'en 1763 qu'on s'occupa de nouveau du projet d'agrandir ce port. [...]

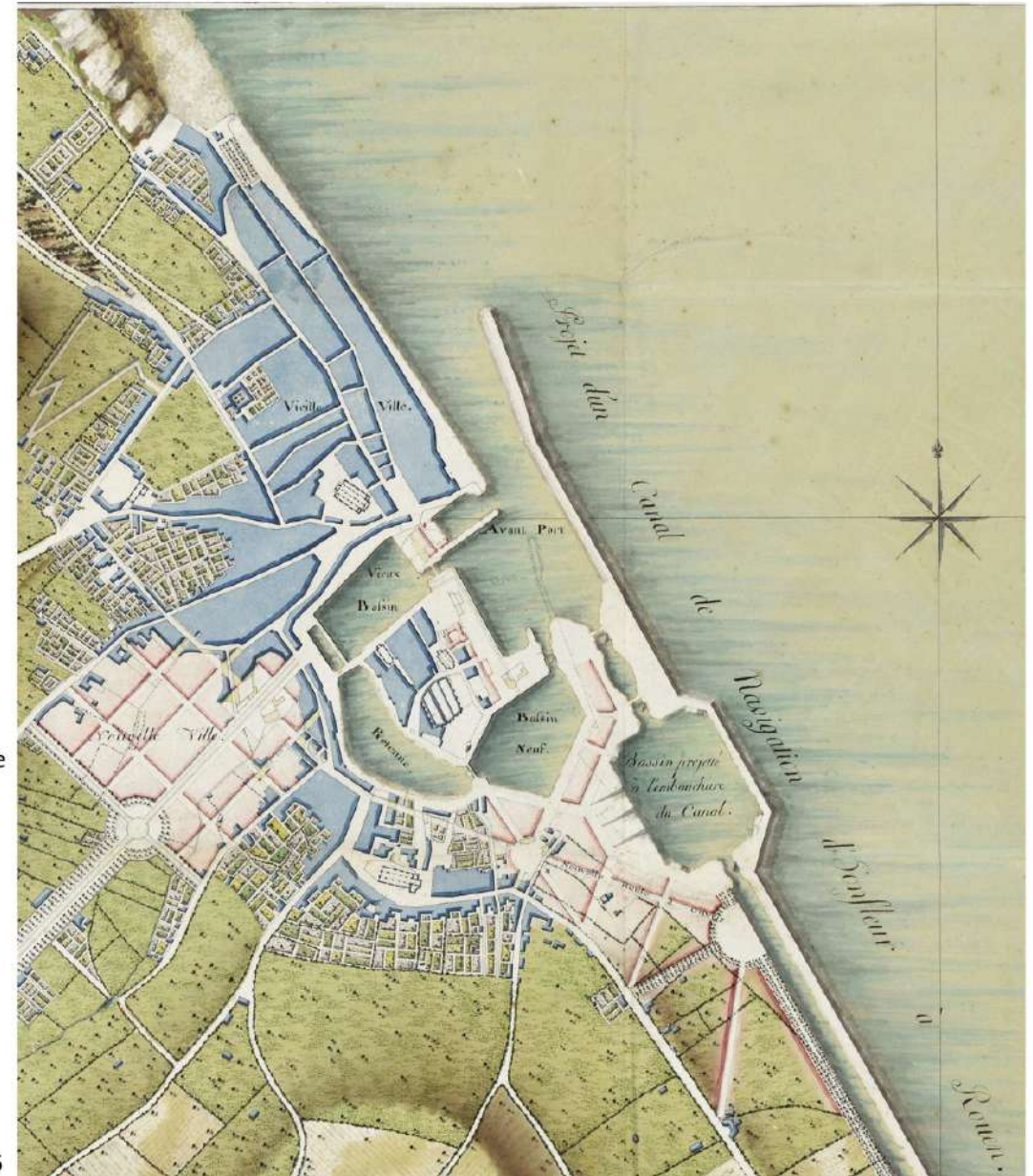
*Compagnie du Sénégal : compagnie commerciale française visant directement la traite négrière.

QUESTIONS

1. Pour quelles raisons la situation géographique d'Honfleur est-elle intéressante et qu'espèrent ses habitants dans le document 1 ?
2. Comment évolue le port d'Honfleur aux 17^e et 18^e siècles ? Localise sur le document 2 les différents bassins du port d'Honfleur.
3. Quel lien peut-on faire entre l'évolution du port et la traite négrière ?

Document 2 : Plan du port d'Honfleur et des projets à exécuter pour son agrandissement, 1791, AD14, 1J/27/9/1

Ce plan a été réalisé par Cachin, ingénieur du port d'Honfleur entre 1790 et 1793 et maire de cette ville de novembre 1790 à novembre 1791.



SUR LES TRACES DU NAVIRE LA SEINE D'HONFLEUR : UN NÉGRIER IMPLIQUÉ DANS LA TRAITE TRANSATLANTIQUE

Document 3 : Extraits d'une lettre issue de la correspondance de l'armateur Nicolas Lacoudrais. Elle est datée du 27 septembre 1788 et adressée à Mmr Leclerc d'Angerville, un investisseur qui a contribué au financement de l'expédition, AD14, 9E/12/11

« Notre navire La Seine, Cap^e Armand Lacoudrais est parti de ce port le 22 May. Mais par un événement fatal il a été obligé de toucher à Cherbourg & de relâcher à Brest pour s'y réparer d'une forte avarie que ces accidents ont occasionné. Les avaries ont été fortes [...]

« Notre navire La Seine, capitaine Armand Lacoudrais est parti de ce port le Mais par un événement fatal il a été obligé de toucher à.....et de relâcher à Brest pour s'y réparer d'une forteque cet accident lui a occasionné. Les avaries ont été fortes

« Ce navire & sa cargaison ont été remis dans le meilleur état. Il en est reparti le 23 juillet avec beau temps, nous les Comptes Bien Rendu à Angole; on nous espère qu'il aura trouvé les affaires bonnes & qu'il nous fera un voyage heureux.

[...] Ce navire et sa cargaison ont été remis dans le meilleur état. Il
.....
.....

« Son armement s'élève partant de notre port déduction faite de la gratification de 22 905^l 14^s 6^d à 115 735^l 18^s. Nous avons fait des changements utiles dans ce navire; pour y loger plus de noirs & il ne laissera rien de 500, s'il peut les traiter. Il a une riche & superbe cargaison de 230 062^l 11^s. Dieu bénisse la besogne. Sa relâche offre au premier aspect le désagrément du retard, mais si à quelque chose malheur est bon ce pourra être pour lui, car il en aura trouvé moins de navires à la côte.

Son armement s'élève partant de notre port déduction faite de la gratification de 22 905 livres 14 sols 6 deniers à 115 735 livres 18 sols. Nous avons fait des changements utiles dans ce navire, pour y loger plus de noirs et il ne laissera rien de 500 s'il peut les traiter. Il a une riche et superbe cargaison de 230 062 livres 11 sols. Dieu bénisse la besogne. Sa relâche offre au premier aspect le désagrément du retard mais si a quelque chose malheur est bon ce pourra être pour lui, car il en aura trouvé moins de navires à la côte. »

QUESTIONS

1. Lis la lettre et complète le texte retranscrit avec les mots manquants.
2. Qui est l'auteur de cette lettre ? A qui s'adresse-t-il ?
3. D'où part le navire La Seine ? Comment le début du voyage se déroule-t-il ?
4. Quel est l'objectif de cette expédition ?
5. Quelles sont les sommes investies par l'armateur (armement + cargaison) ?

DÉFINITIONS

Armement d'un navire : désigne l'action d'équiper un navire et de le mettre en état de prendre la mer. Dans un navire négrier, le volume de la cale doit être important afin de stocker les vivres et l'eau nécessaires au voyage et à un grand nombre d'hommes mais aussi les marchandises luxueuses à échanger en Afrique contre des esclaves. Tout navire négrier doit donc aussi disposer d'un entrepont espace situé entre la cale et le pont. C'est là que sont logés les esclaves. Afin d'emporter un plus grand nombre de captifs, des tablettes de bois sont parfois installées à mi hauteur.

Un armateur : celui qui arme, c'est-à-dire équipe ou fait équiper un ou plusieurs navires soit pour le transport des marchandises ou des captifs soit pour la pêche maritime.

Nous apprenons un peu plus loin dans la même lettre que le navire a été doublé de cuivre. L'armateur pense ainsi gagner du temps et de la vitesse. Nous ne disposons pas de représentation du navire La Seine. Le musée de la Marine et de l'histoire d'Honfleur préserve ce tableau du navire négrier La Bonne Amitié, également armé par l'armateur Lacoudrais (document 4). Il permet d'imaginer ce que pouvait être le navire La Seine. Enfin le procès-verbal d'arrivée du navire à Saint-Domingue (doc. 5) nous informe sur la taille et sur le nombre d'hommes d'équipage.

Document 4 : Navire "La Bonne Amitié" construit à Honfleur, gouache et encre, 1786, Musée de la Marine et de l'Histoire d'Honfleur



Document 5: Extraits du Procès verbal d'arrivée du navire La Seine rédigé au Cap François à Saint-Domingue le 16 juin 1789, AD14, 2II/469

Dans ce document enregistré par l'Amirauté du Cap à Saint Domingue le Capitaine raconte les différentes étapes de son voyage.

Transcription de quelques passages du document :

«Aujourd'hui seize juin 1789 [...] au siège royal du Cap [...] a comparu le sieur Armand Lacoudrais capitaine du navire La Seine du port d'Honfleur de 210 tonneaux ou environ et équipé de 40 hommes tout compris lors de son départ de France mais n'en ayant plus que 38, deux d'entre eux étant mort dans le cours du voyage. [...]

Il aurait appareillé de Brest le 22 juillet (1788) et continué sa route pour la côte de Guinée [...] ayant à son bord un chargement de différentes marchandises permises propres pour la traite des noirs.

Qu'ayant par suite navigué assez heureusement, il se rendit et mouilla son bâtiment à Malembe côte d'Angole le 4 octobre de la même année qu'il s'est fixé audit lieu et est parvenu à traiter quatre cent noirs de tous âges et sexe pour compte de sa cargaison [...]

Le 13 avril de la présente année (1789), ayant terminé toutes ses opérations à la côte (d'Afrique), il appareilla de Malembe et fait route pour l'île de Saint-Domingue, lieu de sa destination de relâche [...].

Ce faisant, il s'est rendu devant ce port (Cap François à Saint Domingue) dans lequel il est entré et a mouillé son bâtiment ce jour [...] (seize juin 1789) ayant d'existant à son bord la quantité de trois cent cinquante noirs de tous âges et sexes. Lequel joint a sept (esclaves) qui se sont échappés de la bombe des malades, et en a quarante trois qui y sont morts dans le cours du voyage formant le nombre de ceux par lui traités. [...]

QUESTIONS

1. Quelles informations ces documents nous donnent-ils sur le navire La Seine ?
2. Souligne dans le document 5 les différentes étapes du voyage du navire La Seine (lieux et dates).

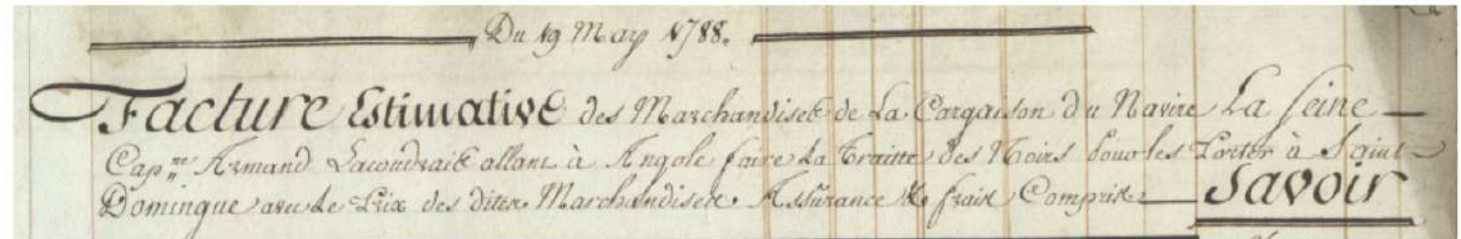


COMMENT LA SOCIÉTÉ LACOUDEAIS PÈRE, FILS AÎNÉ ET COMPAGNIE A-T-ELLE PRÉPARÉ CETTE EXPÉDITION NÉGRIÈRE DEPUIS HONFLEUR ?

Nicolas Coudre-Lacoudrais fonde un premier comptoir pour le trafic colonial à Honfleur vers 1720. Son fils aîné, Nicolas Louis Guillaume Coudre-Lacoudrais, parvient à développer la maison de commerce dans la deuxième moitié du 18^e siècle. Les lettres de la société Lacoudrais nous montrent que cette famille de négociants fait des affaires avec l'Amérique, la Suisse, la Hollande, l'Angleterre et l'Allemagne ainsi que les principales villes de France. Les Lacoudrais font venir des colonies françaises des Antilles et notamment de Saint-Domingue les produits coloniaux qu'ils revendent ensuite en Europe.

Document 6 : Registre d'exploitation du navire "La Seine ... allant à Angole faire la traite des Noirs pour les porter à Saint-Domingue" (1788-1791), AD14, F/5851

Ce grand livre est le principal document qui va nous permettre de suivre le voyage de traite du navire La Seine. Il comporte 106 pages et récapitule toutes les factures des marchandises embarquées aux différentes étapes de son expédition ainsi que le journal de traite du navire. Les marchandises échangées contre les captifs en Afrique et les noms des colons acheteurs d'esclaves à Saint-Domingue sont récapitulés dans de grands tableaux.



On trouve une grande variété de produits manufacturés : les marchandises les plus importantes et les plus chères sont les textiles : guinées et bajutapeaux d'Inde, liménéas, chasselas de Rouen, mouchoirs de Cholet... destinés à la clientèle africaine. A cela s'ajoute des armes (fusils, poudre, couteaux, sabres, barres de fer ...) ainsi que produits de luxe (assiettes en faïence, couverts en argent ..) et divers autres objets (manteaux, bonnets, tapis, parasols, miroirs), vins et alcools (muscat de Rivesaltes et eau de vie notamment) viennent compléter la cargaison. Le succès de l'expédition dépend de ces marchandises qui seront troquées contre des captifs. Le négociant attache donc beaucoup de soin à la préparation de cette cargaison.

DÉFINITION

Produits manufacturés : un bien ou un objet réalisé par l'homme à partir de matières premières.

QUESTIONS

1. Relève quelques marchandises transportées dans les cales du navire au départ d'Honfleur. D'où viennent-elles ?
2. A qui ces marchandises sont-elles destinées ?

Document 7 : Liste des intéressés ayant participé au financement du navire La Seine, AD14, F/5851

Premier Compte de l'expédition
au 1^{er} Janvier 1768
Savoir

38

Ce qui Fait Tout le Compte de Chaque Intéressé
Comme suit

Intéressés	Villes	Intérêts	Montants		
Millard	Paris	1/32.	28757.	16.	4.
Gaillou des	D.	1/32.	7189.	9.	3.
Woufflard	D.	1/32.	14378.	18.	2.
De la Roche	D.	1/32.	28757.	16.	4.
De la Roche	D.	1/64.	359414.9	7189.	9.
Saint Collombel	Cain	1/64.			
André de Binger	Paris	1/32.	7189.	9.	3.
Berthoult	D.	1/32.	7189.	9.	3.
Des Courtils	D.	1/32.	7189.	9.	3.
Le Normand	D.	1/32.	14378.	18.	2.
Le Marquis de Champville	D.	1/32.	7189.	9.	3.
Christien de Jumenton	Amiens	1/32.	14378.	18.	2.
L'Espérance	Paris	1/32.	28757.	16.	4.
De la Roche	Paris	1/32.	28757.	16.	4.
De la Roche	Honfleur	1/32.	28757.	15.	5.
		1/32.	7230062.	11.	0.

M^{at} f^o 368.

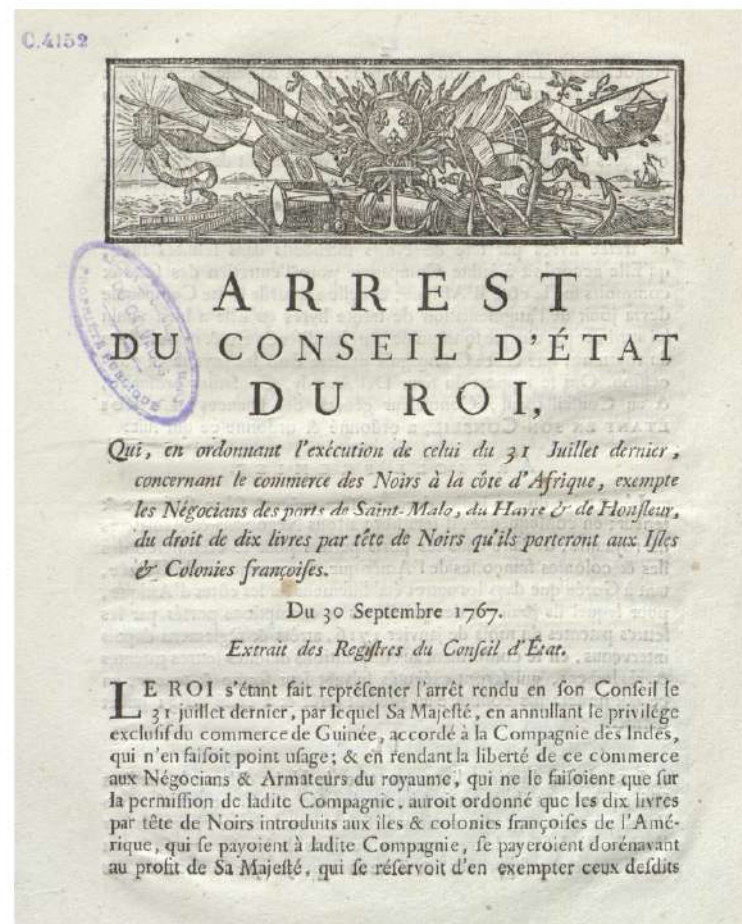
La somme investie par l'armateur est importante si on additionne l'armement du navire et le coût de la cargaison. L'armateur doit donc trouver des investisseurs prêts à participer au financement de l'expédition. Ces investisseurs recevront un pourcentage sur les bénéfices escomptés de la traite et sur la vente des produits coloniaux au retour.

QUESTIONS

1. Combien d'investisseurs l'armateur a-t-il trouvé afin de financer l'expédition ? Où vivent-ils ?
2. Quel est le rôle de l'État dans le développement du commerce négrier ?
3. Bilan : Raconte comment l'armateur prépare cette expédition négrière au départ d'Honfleur ?

(préparation du navire, achats des marchandises, recherche d'investisseurs et de capitaux)

Document 8 : Arrêt du Conseil d'État du roi du 30 septembre 1767, AD14, C/4152



La politique commerciale du gouvernement royal évolue. Au départ les négociants devaient payer une taxe de 10 livres par esclave introduit dans les colonies. A partir de 1767, le conseil d'État « exempte les négociants des ports de Saint-Malo, du Havre et d'Honfleur du droit de dix livres par tête de Noirs qu'ils porteront aux îles et colonies françaises. » Puis un nouvel arrêt du Conseil d'État de 1784 accorde aux négociants et armateurs qui font la traite plusieurs primes et notamment une prime de 40 livres par tonneau de jauge des navires, payable au départ du bateau, à condition de s'engager à transporter des Noirs dans les colonies.



Le capitaine Joseph Armand Coudre Lacoudrais (Honfleur, 22 novembre 1751- 2 décembre 1789) peint par Selles (Musée de la Marine et de l'Histoire d'Honfleur)

QUESTIONS

1. Quand le navire La Seine est-il arrivé à Malembe ?
2. Que fait le capitaine à son arrivée ? Pourquoi ?
3. Combien compte-t-il traiter de captifs et jusqu'à quand pense-t-il rester ?
4. Qu'apprend-on sur le prix des captifs ?

LE CAPITAINE : COMMENT SE DÉROULE LA TRAITE NÉGRIÈRE ?

Le capitaine du navire La Seine : Joseph Armand Coudre-Lacoudrais, est le frère cadet de la famille Lacoudrais. C'est un marin expérimenté. Il a navigué sur plusieurs navires de guerre de la marine et participé à la guerre d'indépendance américaine contre la flotte britannique.

En 1783, à la fin de la guerre il revient à Honfleur et reprend ses voyages de commerce. D'après l'ouvrage de Charles Bréard intitulé *Le Vieux Honfleur et ses marins* publié en 1897 (AD14, BH/8/507), il commande les navires armés par son frère notamment le navire La Seine entre 1788 et 1789.

Document 9 : Extraits de lettres envoyées par les armateurs aux financeurs de l'expédition afin de les informer du déroulement de la traite, AD14, 9E/12/12

A monsieur Millard, le 14 février 1789 :

[...] Nous avons reçu une lettre de notre fils et frère Armand, capitaine de notre navire La Seine, datée de Malembe, le 19 octobre. Il y était arrivé le 4 octobre et il y fixait la traite. Il avait occupé ses premiers instants à aller visiter lui même le roi de cette partie à trente lieues de cet endroit, il loue ces anciens amis afin de se procurer une bonne et prompte traite. Il avait déjà 7 beaux noirs à bord et traité à son compte. [...]

A monsieur Le Normand, le 4 mai 1789 :

[...] La dernière lettre que nous avons reçu d'Angola de notre fils et frère capitaine de notre navire La Seine était datée du 20 novembre. Il avait alors 49 beaux captifs. [...] Les Noirs s'y vendaient ... à des prix distingués de 2400 à 2600 livres. [...]

A monsieur Le Normand, le 25 juin 1789 :

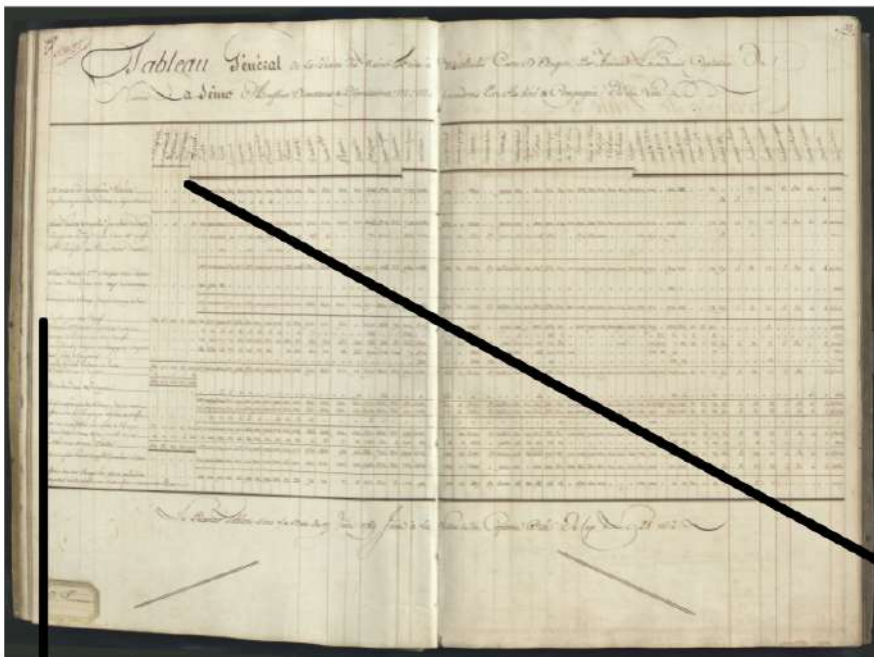
[...] Nous avons une lettre de notre fils et frère, capitaine de notre navire La Seine, Armand Lacoudrais datée de Malembe, le 12 février. Il avait 190 beaux noirs à bord bien portant. Il comptait rester encore deux mois sur cette rade et se flattait [...] de se mettre à son complet de 400 et peut-être même plus ajoute-t-il. C'est ce qui dépendra des circonstances. Il avait fait ci-devant une bonne affaire sur laquelle il en avait gagné 40 nouveaux. [...] il déploie dans cette expédition nous pouvons le dire les talents rares que nous lui avons toujours connus et agit en homme habile. Nous espérons qu'il fera un beau voyage et que dans ce moment il approche de Saint Domingue. [...] La traite était chère ce qui était occasionné par le nombre de navires mais elle était assez abondante. [...]



Carte de l'Afrique à l'usage du roi en 1781 par Guillaume De l'Isle et Phil. Buache, AD14, 1F1/1260



Carte plate de la cote d'Angole, pour servir aux voyages de L. De Grand Pré, levée par lui même en 1787, AD14, BH/8/12859/1



Document 10 :
Tableau général de la traite des Noirs faite à Malembe Côte d'Angole par Armand Lacoudrais capitaine du navire La Seine d'Honfleur, 17 juin 1789, AD14, F/5851

DÉFINITION

Le courtier : c'est un négociateur qui analyse les marchandises de traite et sélectionne les produits devant entrer dans la composition de l'assortiment nécessaire à l'achat d'un captif. Un captif est acheté en échange de plusieurs produits. Le courtier et les marchands livrent ensuite les captifs aux Européens.

Sur la première ligne du tableau nous pouvons lire : nègres, négresses, négrillons et négrittes, Total puis fusils, poudre, Guinéas, Indiennes, liminéas, chasselas, bajutapeaux,... Sous cette ligne le capitaine indique le nombre de captifs qu'il a achetés et les marchandises données en échange.

Dans la première colonne du tableau le capitaine donne des informations sur les dépenses occasionnées par sa traite :

- les marchandises employées pour 436 captifs
- les coutumes commerciales et les présents de bienvenue
- les courtages (il traite avec des courtiers auxquels il fait des présents)
- le balayage du comptoir
- la vente de son comptoir

Nègres	Négresses	Négrillons	Négrittes	Total	Fusils	Poudre	Guinéas	Indiennes	Liminéas	Chasselas	Bajutapeaux	Porcelaines	Cayenne	Chocolats	Romans	Cailloux
--------	-----------	------------	-----------	-------	--------	--------	---------	-----------	----------	-----------	-------------	-------------	---------	-----------	--------	----------

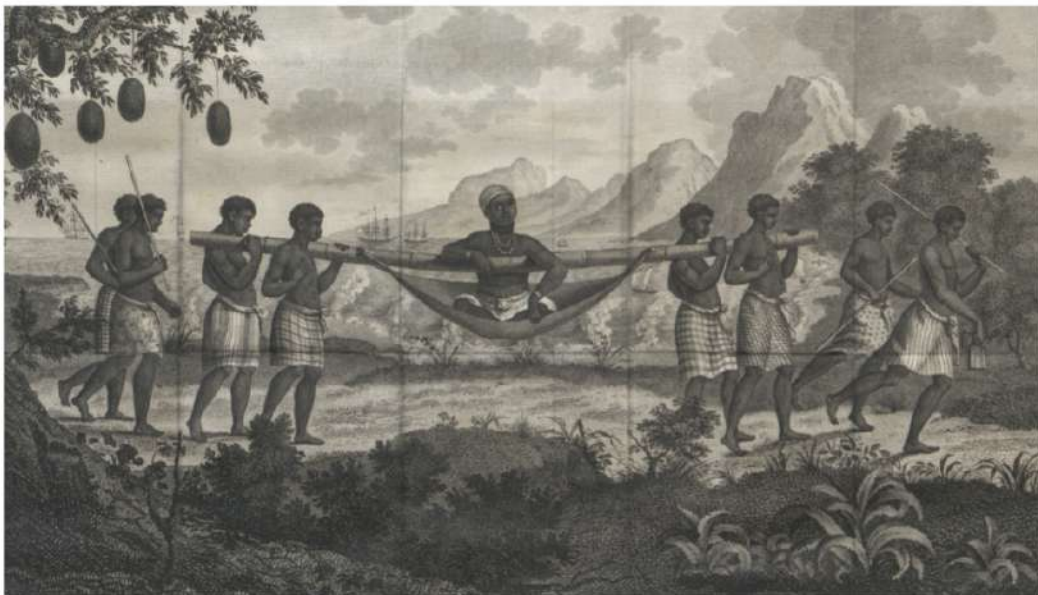
Emploi pour 436 Captifs.....	210	67	100	17	436	736	2517	2408	417	101	510	813	946	372	17	230	193
Coutumes & Présents de bienvenue.....	"	"	"	"	"	1	26	4	3	4	2	5	4	"	"	2	7
Courtages & Présents sur 436 Captifs.....	"	"	"	"	"	16	723	117	73	40	33	151	287	14	110	17	29
Depense Générale y compris de balayage du Comptoir.....	"	"	"	"	"	24	253	12	17	3	14	13	56	"	13	41	40
Cassé, Servis & Consummé.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Emploi Général pendant la traite.....	210	67	100	17	436	827	2510	2631	510	108	550	983	1203	302	140	320	260
Vente de mon Comptoir.....	1	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Marchandises de la traite.....	220	67	100	17	434	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

QUESTIONS

1. Quelles sont les 4 catégories de captifs ?
2. Pourquoi et à qui le capitaine fait-il des présents ?
3. Que possède-t-il à terre pour la durée de sa traite ?

Les informations sur les modalités de la traite réalisée par le capitaine Lacoudrais à Malembe peuvent être rapprochées de la description faite par le capitaine négrier Louis Ohier de Grandpré dans son *Voyage à la côte occidentale d'Afrique fait dans les années 1786 et 1787* (AD14, BH/8/12859). Dans cet ouvrage l'auteur décrit et dessine la traite des Noirs à Malembe.

Document 11 : Tati, surnommé Despont, courtier de Malembe, venant de sa petite terre en hamac, AD14, BH/8/12859/1



Cet homme transporté en hamac est un des riches courtiers avec lesquels le capitaine doit négocier l'achat des captifs. Nous pouvons mesurer la richesse qu'il retire de son rôle de courtier à sa parure de bijoux, à la peau de chat qu'il porte sur son pagne et à son bonnet qui le distingue des autres personnages. Au loin nous pouvons apercevoir deux navires au mouillage dans la rade de Malembe.



Pour une description plus développée de ces documents, découvrez le dossier réalisé par le site histoire-image.org

Document 12 : Quibanga et intérieur d'un comptoir européen sur la côte d'Angola en Afrique, AD14, BH/8/12859/1



Nous avons vu que le capitaine possède un comptoir temporaire, à terre, pour la durée de la traite. Ce dessin d'un quibanga, nous permet de visualiser cet édifice. Il s'agit d'une grande case de paille construite sur des poteaux, en hauteur afin d'échapper à la poussière. Cette habitation sert d'abri contre le soleil et la pluie. Elle peut être entourée de plusieurs cases : case des marchandises, case des malades (également appelée bombe des malades), case du chirurgien, prison,... elle est le lieu de vie du capitaine pendant toute la durée de son séjour et le lieu où il négocie avec les courtiers. Les captifs ne passent en général qu'une seule nuit au comptoir. Ils sont ensuite emmenés à bord du navire.

BILAN

Raconte le déroulement de la traite négrière à Malembe du point de vue du capitaine. Durée, rôle du capitaine, modalités : marchandises échangées, nombre de captifs traités, rôle des courtiers, comptoir temporaire,...

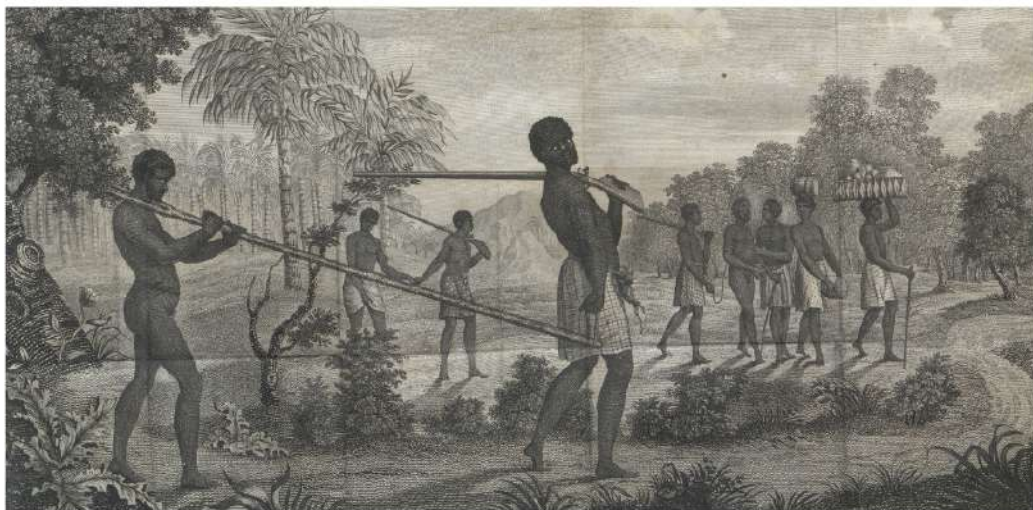


ÊTRE RÉDUIT EN ESCLAVAGE

LA CAPTURE ET LA MARCHÉ VERS LA CÔTE

Les individus réduits en esclavage ont été capturés dans les régions voisines des royaumes du Congo, à l'intérieur des terres, par des marchands d'esclaves africains. A partir de ce moment, les captifs sont considérés comme esclaves.

Document 13 : "Noir au bois Mayombe", dans Louis Ohier de Grandpré, *Voyage à la côte occidentale d'Afrique fait dans les années 1786 et 1787*, éd. Dentu, Paris, 1801, AD14, BH/8/12859/2



Nous voyons ici des marchands et des courtiers conduire des captifs au capitaine négrier. Les plus dociles sont attachés par une ficelle mais l'homme au 1er plan a le cou maintenu par une fourche de bois. La fourche est percée de deux trous reliés par une cheville de fer qui repose sur la nuque du captif. Tenu ainsi il ne peut opposer la moindre résistance. Il faut qu'il se laisse conduire. On appelle cette fourche « bois Mayombe ». Dans cette représentation le paysage adouci la réalité.

LA VISITE DU CHIRURGIEN : COMMENT L'ESCLAVE EST-IL DÉSHUMANISÉ ?

Document 14 : Avant d'être acheté un captif doit subir une visite réalisée par un chirurgien, membre de l'équipage. Voici le récit de Louis Ohier de Grandpré, dans son *Voyage à la côte occidentale d'Afrique fait dans les années 1786 et 1787*, éd. Dentu, Paris, 1801, AD14, BH/8/12859/2

Aussitôt qu'un esclave est présenté au capitaine, le chirurgien, en sa présence, procède à la visite; jamais un maquignon ne détailla plus un cheval; les yeux, les dents, les mains, les jambes, les articulations, etc. rien n'échappe à l'examen. Il est vrai que la

FUIR ET RÉSISTER

Document 15 : Les captifs sont rapidement embarqués à bord du navire. Il arrive que les malades restent dans une case du comptoir appelée « Bombe des malades ». La bombe est également le nom que l'on donne à la prison. Lors de l'expédition de traite du capitaine Lacoudrais 7 captifs parviennent à s'enfuir de la « bombe des malades », voici un récit de fuite AD14, 2II/469

[...] le douze décembre 1788 sur les neuf heures du soir M. Roland, premier chirurgien, aurait été averti qu'il venait de mourir dans la bombe aux malades un otage fils de terre. Aussitôt il s'y serait rendu avec les novices Deslongchamps, Dubocq et Gosselin tous les trois novices du bord et descendus à terre pour servir d'infirmiers aux malades. Au moment où ils ont porté le cadavre pour l'ensevelir, un homme et un négriillon, captifs malades dans la bombe ont profité de l'instant que les blancs étaient occupés pour s'échapper de ladite bombe. Ils ont fait une ouverture dans la palissade pour se sauver. Au même instant des blancs s'étant aperçu qu'il manquait deux captifs ont crié de suite l'alerte, le capitaine s'étant trouvé averti par ces cris, rentrant à son comptoir aurait de suite mis tous ses blancs et serviteurs noirs sur pied pour faire en sorte de trouver les fuyards, ce qu'ils n'ont pu faire après plus de six heures de marche.

BILAN

Raconte le déroulement de la traite du point de vue des captifs (capture puis trajet vers la côte, arrivée au comptoir du capitaine : visite du chirurgien, emprisonnement, fuite éventuelle...)



LE SORT DES CAPTIFS LORS DE LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE

Le navire La Seine quitte Malembe le 13 avril 1789. Après une escale sur l'île de la Tortue au Nord de Saint-Domingue, il arrive dans le port du Cap Français le 16 juin 1789. La durée de la traversée est donc d'environ 2 mois.

Document 16 : Thomas Clarkson, *Le Cri des Africains contre les Européens leurs oppresseurs, ou coup d'oeil sur le commerce homicide appelé traite des Noirs*, Paris, éd. L.-T. Cellot, 1822, AD14, BH/BR/21232, extraits du chapitre 4 :
 « Des esclaves africains pendant leur passage aux colonies européennes. »

Continuons de les suivre; embarquons-nous avec eux sur l'Océan, et voyons ce qu'ils vont devenir sous leurs nouveaux maîtres. Tous les témoins interrogés par le parlement britannique se sont accordés à dire que, dès qu'ils sont mis à bord des bâtimens, une noire mélancolie et un sombre abattement les saisissent; que cet état dure pendant quelque temps, quelquefois même pendant tout le voyage, et qu'il ne doit être attribué qu'aux douloureuses pensées que fait naître dans leur esprit le regret de se voir arracher à leur patrie, à leur famille et à leurs amis. A leur arrivée à bord, les hommes sont enchaînés deux à deux, c'est-à-dire qu'on attache la jambe droite de l'un à la jambe gauche de l'autre; c'est dans cet état qu'on les renferme dans la prison qui leur est destinée; cette prison est la cale même du navire; quant aux femmes et aux enfans, on ne les enchaîne point, et on les place dans un endroit séparé des hommes.

Quand le temps est beau on leur permet de quitter leur prison pour venir respirer sur le pont un air plus frais et moins pestilentiel, ainsi que pour prendre leurs repas. A cet effet on les place deux à deux sur une longue fille, des deux côtés du navire; mais, pour empêcher qu'ils ne se jettent sur l'équipage ou qu'ils ne se précipitent à la mer, on fait passer dans les fers de chaque paire d'esclaves une longue chaîne dont les deux bouts sont attachés au pont. Quand le vaisseau est plein, la situation de ces infortunés est vraiment déplorable. Dans les navires les mieux réglés, un homme qui a atteint toute sa croissance ne peut disposer que de seize pouces anglais en largeur, deux pieds huit pouces en hauteur, et cinq pieds huit pouces en longueur. C'est moins d'espace qu'il

n'en occupera dans son cercueil. Et cependant il n'y a que peu de navires où l'on accorde tant d'espace! Il en est beaucoup où les esclaves ne peuvent se coucher que sur le côté; aucun où ils puissent se tenir debout. En outre, ils sont continuellement nus, et ils n'ont sous eux que les planches. Le mouvement du vaisseau leur cause souvent des souffrances violentes, en ce qu'il occasionne des écorchures aux parties saillantes de leurs corps, et est cause que leurs fers leur déchirent les jambes.

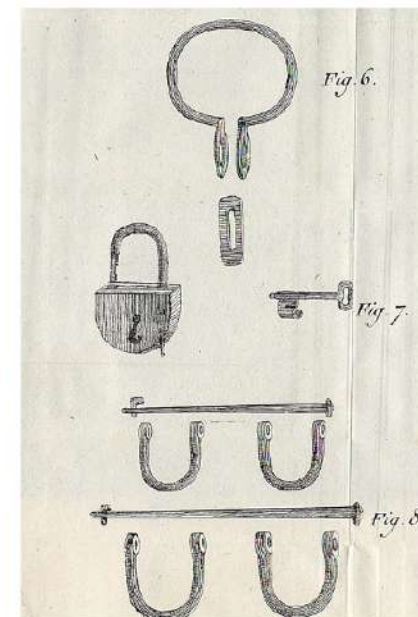
Document 17 : Extrait d'une facture d'achat de "vivres pour les négres" issue du livre du navire La Seine, 19 mai 1788, AD14, F/5851

FÈVES
 RIZ
 BISCUITS
 PETIT BOEUF
 VIN
 SEL
 VINAIGRE
 ELIXIR DE STOUGHTON
 TABAC DE CANTINE
 PIPES

Vivres Pour Les Nègres

18. Lait de fer.
 18. Milliers de Riz
 40. Quintaux de biscuits
 10. Saucis petit Saucis
 4. Saucis Vin rata de 72 bouteilles
 2. Saucis de Sel
 1. Saucis Vinaigre
 2. Saucis Elixir de Stoughton
 16. Saucis de Tabac de Cantine
 1200. pipes

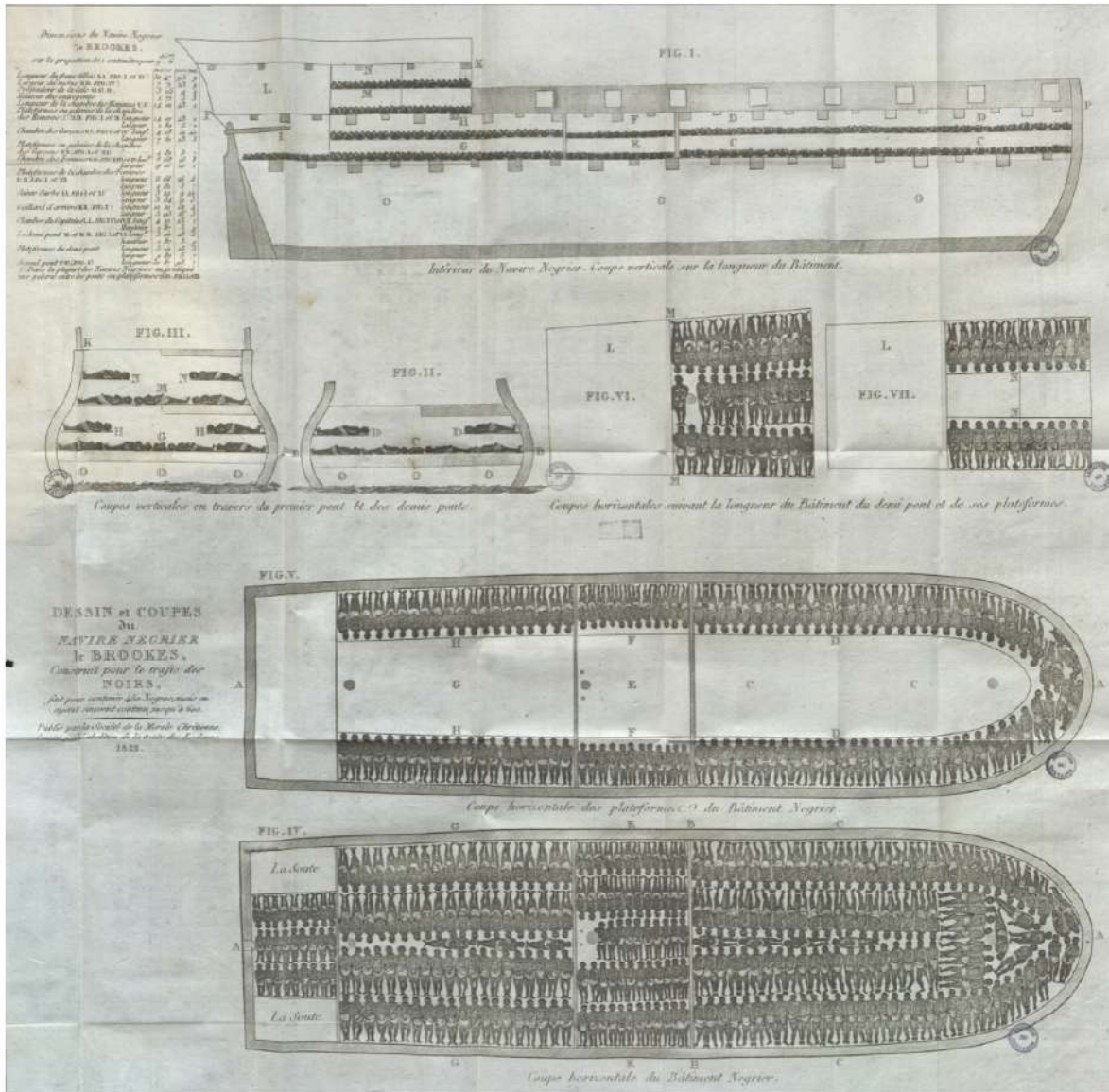
Document 18 :
 Illustration des fers servant à enchaîner les hommes deux par deux, *Affaire de la Vigilante, bâtiment négrier de Nantes*, 1823, AD14, BH/BR/21231



L'ENFER DU NÉGRIER

La cargaison humaine est emprisonnée dans l'entrepont. Les hommes et les femmes sont séparés. L'espace est étudié pour transporter le plus de captifs possible.

Document 19: Planche représentant sous divers plans, la manière dont sont entassés les captifs dans un navire négrier, AD14, BH/BR/21232



**43 CAPTIFS SONT MORTS
LORS DE LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE
PAR LE NAVIRE LA SEINE**

Document 20 :
La mortalité à bord du navire d'après M. Dorigny et B. Gainot,
Atlas des esclavages, éd. Autrement, Paris, 2006, 79 p.,
AD14, BH/BR/21236

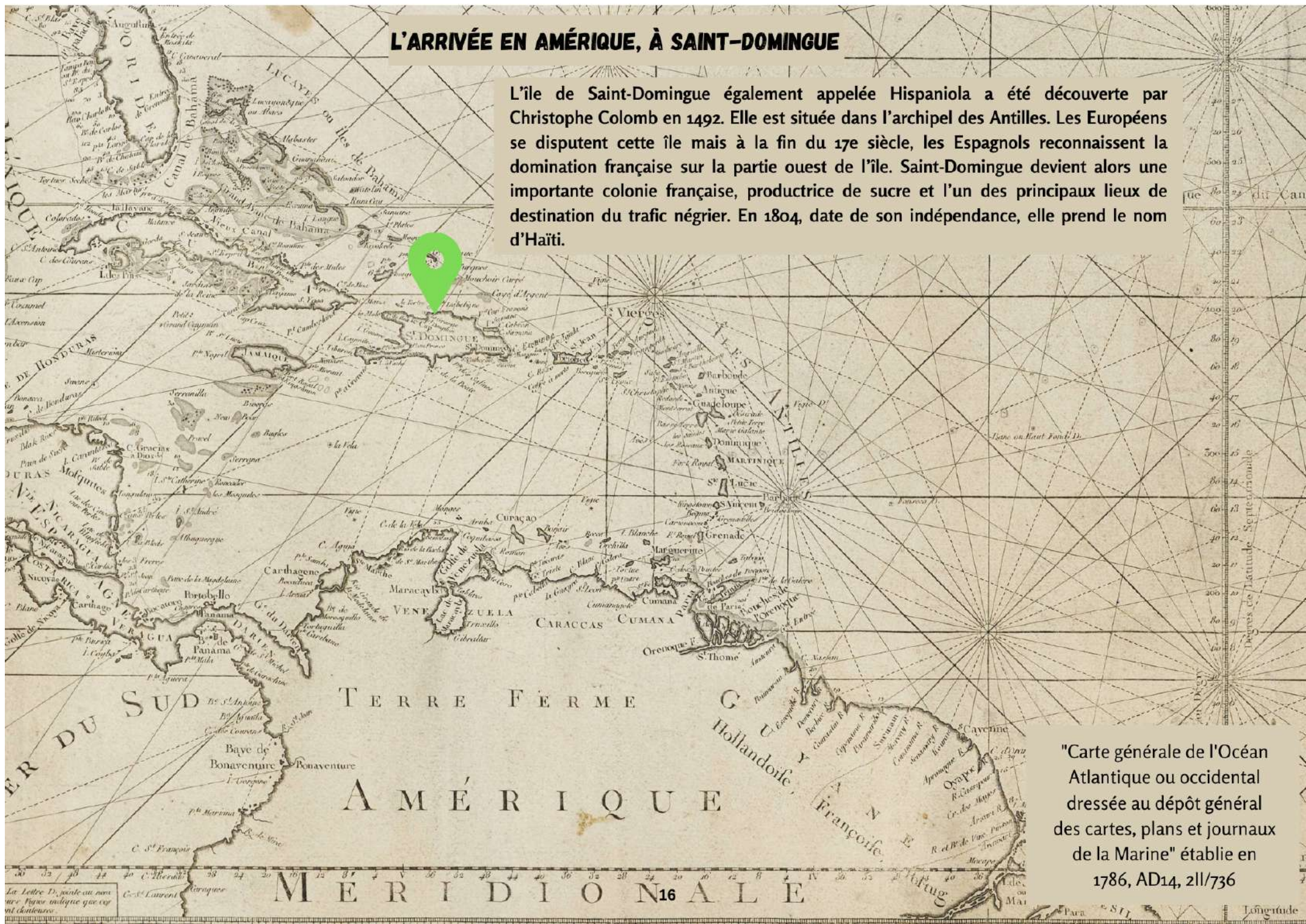
La mortalité à bord des navires se stabilise au milieu du 18^e siècle autour de 15 %. Il était impossible d'éviter les maladies infectieuses et le scorbut (maladie liée à une carence en vitamine C). Ce taux moyen dissimule des inégalités énormes : des traversées pouvaient connaître des taux de mortalité très bas alors que d'autres étaient victimes de véritables hécatombes dues à une révolte, une épidémie à bord ou tout simplement des conditions de voyage très difficiles qui prolongeaient de beaucoup la durée de la traversée.

BILAN

Raconte les conditions de vie, les souffrances endurées par les captifs pendant la traversée de l'Océan Atlantique (durée de la traversée, souffrances psychologiques et physiques, conditions de vie, nourriture, maladies, nombre de morts etc).

L'ARRIVÉE EN AMÉRIQUE, À SAINT-DOMINGUE

L'île de Saint-Domingue également appelée Hispaniola a été découverte par Christophe Colomb en 1492. Elle est située dans l'archipel des Antilles. Les Européens se disputent cette île mais à la fin du 17^e siècle, les Espagnols reconnaissent la domination française sur la partie ouest de l'île. Saint-Domingue devient alors une importante colonie française, productrice de sucre et l'un des principaux lieux de destination du trafic négrier. En 1804, date de son indépendance, elle prend le nom d'Haïti.



"Carte générale de l'Océan Atlantique ou occidental dressée au dépôt général des cartes, plans et journaux de la Marine" établie en 1786, AD14, 2ll/736

La Lettre D, jointe au nom des Papiers indique que ces cartes ont été dressées.

MÉRIDIONALE 16

Longitude

QUE SE PASSE-T-IL À L'ARRIVÉE EN AMÉRIQUE ?

Document 21 :

Annonce parue dans *La Feuille du Cap*, supplément aux *Affiches américaines* n°39, mercredi 24 juin 1789, collections en ligne de l'Université de Floride (ufdc.ufl.edu)

NUMÉRO 38.
SUPPLÉMENT AUX AFFICHES AMÉRICAINES.
FEUILLE DU CAP-FRANÇOIS,
Du Samedi 20 Juin 1789.

P. L. DE PAÏN.

LE PAÏN de 24 onces. 17 sols.

MOUVEMENTS DES PORTS DU TOUR.

Arrivées de Bâtimens français.

Le 16 du courant, le n. la *Solo d'Honneur*, capitaine Lacroix, venant de la côte d'Angole avec 350 Noirs, parti le 21 avril.

Le 19, le n. le *Comte de Beau de Douvres*, capitaine Langlois. (117).

Départs de Bâtimens français.

Pour l'Europe, le 18 du courant, le n. le *Pein-Fils* d'Huez, cap. Boiss, pour Marseille.

Le 19, le n. la *Ville du Havre*, cap. Caus, pour le Havre. (101).

Pour le service de la mer de l'Amérique, le 18 du courant, le *navire le Duc de Guise* de Saint-Dominique, c. Senex, p. la Martinique. (12).

Totaux 17 6

Total général 21

Pour la *Calaïe*, le 18 du courant, le n. les *Bons Amis* de Havre, capitaine Simon, pour la Port au Prince avec 510 Noirs. (17).

BÂTIMENS sur leur départ pour l'Europe.

Le n. le *Beau-Ainé*, } pour le Havre.
Le n. le *Thémistocle*, }
Le n. le *Bailly de Suffren*, }
Le n. le *Poissoneux*, } pour Bordeaux.
Le n. l'*Orchillon*, }
Le n. le *Blanc*, }
Le n. le *Haricot*, pour Nantes.
Le n. la *Roëtte de Saint-Malo*, pour Marseille.

Arrivées de Bâtimens étrangers.

Andalouze, le 15 du courant, la p. *Polly*, c. Champagne, partie de Charles-Town le 24 mai.

Le 16, le *Neptune*, cap. Nicolson, parti de Plymouth le 7 mai.

Le *Friendship*, cap. Jeffers, parti de Romo le 11 mai.

Le *Jeune*, cap. Vanille, parti de Philadelphie le 1 juin. (113).

Départs de Bâtimens étrangers.

Antivivante, le 17 du courant, le n. *Polly*, cap. Dyer, pour les Indes.

Le 18, le *St. Elizabeth*, cap. Jones, pour Brunswick. (108).

Don. il y a dans cette table et plusieurs fautes de long cours.

ESCLAVES MARBRONNÉS À LA GUADE.

Au Cap-François, le 15 du courant, *Jacques*, arivé de chaque fois TAD, ayant plusieurs brûlures, âgé d'environ 14 ans, de la taille de 5 pieds 2 pouces, dit être apparu au cap. Toulon-Morand, n. 1, arivé au Mont-Rouge l'ovier, sans étampe apparente, âgé d'environ 20 ans, de la taille de 5 pieds 4 pouces, ayant un tatouage à la jambe gauche, dit être apparu à M. Lamandière, arivé aux Parades. Le 17, un Nègre nommé, sans étampe apparente, ayant des marques de son pays sur la cuisse, les jambes de ses pieds entés & un mallogne de deux pieds gauches, qui s'a fu dire son nom ni celui de son maître, âgé d'environ 18 ans, de petite taille, arivé à la Montagne-Neuve, dit être espagnol: Fanoouff, Mozambique, arivé sur le sein de M. BAGRAN, arivé en un peu d'illigence, & sur le droit une étampe cubanaïlle, ayant des marques de son pays sur le bras, la jambe gauche & le bras d'un mallogne au milieu, âgé d'environ 30 ans, de la taille de 5 pieds, dit être apparu à M. Laitan, arivé à la Trouble de Plaisance.

Au Port de Paï, le 14 du courant, *Luc*, Coquo, âgé d'environ 18 ans, de la taille de 5 pieds 3 pouces, étampe sur le sein droit ARY, au-dessus d'un, j'ai de figure, ayant des marques de son pays sur la cuisse & la gale, arivé à la Pierre, quartier de Pous-François. Le 15, *Jacques*, Mendouque, âgé d'environ 20 ans, de la taille de 5 pieds 2 pouces, qui s'a fu dire son nom ni celui de son maître, étampe d'ailleurs sur l'estomac AB, arivé en un peu d'illigence, ayant la gale, arivé au Bas de Sainte-Anne.

ANIMAUX ENTRÉS AUX ÉPAVES.

Au Cap-François, le 15 du courant, un cheval anglais, blanc, sans étampe apparente, ayant la queue courte, un pied de gauche sur le front & une blessure sur le dos, mâle, arivé à la Foëtier. Le 17, un cheval gris, ayant sur la croupe du moment une étampe espagnole: un cheval rouge, ayant sur la croupe de moment une étampe espagnole, un pied de derrière blanc & une coiffe sur le front: un cheval anglais, blanc, à queue courte, sans étampe apparente, ayant une coiffe blanche sur le front, arivé au Haut du Cap.

A la requeste de M. Manguet, receveur des Epaves de ce Port, il sera procédé le 25 prochain, à la vente de cette Montchouffe, & le venant des épaves au-ports de France.

Télémaque, étampe sur la poitrine MOTHÉLÉ, ayant une blessure sur la venue, âgé d'environ 11 ans, de petite taille, dit être apparu à M. Moutille, arivé au Gât-Gât le 15 mai dernier, parti le 27.

Louise, Montchouffe, étampe d'ailleurs sur le sein gauche, âgé d'environ 61 ans, de petite taille, dit être apparu à M. Muschal de Thoma, arivé à la Grande-Église le 29 mai dernier, parti le 27.

Document 22 :

L'arrivée du navire *La Seine* est annoncée dans le journal les *Affiches américaines*, n°38, *Feuille du Cap-François*, du samedi 20 Juin 1789, collections en ligne de l'Université de Floride (ufdc.ufl.edu)

Le navire la *Seine* d'Honneur, cap. Lacoudrais, arrive de Malimbe, côte d'Angole, avec une belle cargaison de 350 Noirs Congos, à l'adresse de M^{rs} S. Foache, P^r Morange & Hardivillier, qui en ont ouvert la vente le 22 du courant. Lesdits Sieurs continuent la vente du navire l'*Hermione* du Havre, capitaine Bourgeois.

Document 23 :

Procès-verbal de la visite d'arrivée du navire *La Seine* à Saint-Domingue, rédigé par les autorités du port du Cap, AD14, 2II/469/017

L'an 1789 le 17e jour du mois de juin, [...] nous sommes transportés à bord du navire *La Seine* à l'effet d'en faire la visite, vérifier et constater si la quantité des noirs qu'il a à son bord se trouve conforme à celle déclarée. Nous aurions trouvé sur les lieux Lacoudrais auquel nous aurions dit le sujet de notre transport et de lui reçu le serment (que) depuis l'arrivée du bâtiment en ce port il n'a été débarqué aucun noir [...]

De fait, l'aurions sommé de faire monter tous les noirs sur le pont. Ce qu'ayant effectué nous sommes descendu dans la cale. Visite faite [...] n'en n'avons trouvé aucun. Cela fait, nous sommes remontés sur le pont, avons fait fermer toutes les écoutes à l'exception d'une par laquelle nous avons fait descendre les noirs que nous avons très exactement comptés et trouvé la quantité de 350 noirs de tous âges, ce qui est conforme à la déclaration. [...]

Lacoudrais nous a présenté un certificat du médecin et chirurgien du roi de cette ville qui constate que les noirs [...] n'ont aucune maladie contagieuse. En conséquence, il requiert qu'il nous plaise lui permettre d'en faire la vente en ce port. [...] L'autorisons à faire la vente de ses noirs en ce port, à la charge pour lui d'en obtenir préalablement l'autorisation de Messieurs les chefs de cette ville [...]

QUESTIONS

1. Que font les autorités du port à l'arrivée du navire ? Pourquoi ?
2. Où l'arrivée du navire est-elle annoncée ?
3. Qui doit s'occuper de la vente des esclaves ?

LA VENTE DES ESCLAVES

La vente des esclaves a lieu dans le navire ou à terre. Le capitaine laisse les opérations de vente à la charge de négociants européens installés à Saint-Domingue. Ce sont les négociants Foache, Morange et Hardivillier, qui sont chargés de la vente des esclaves du navire La Seine au Cap-Français.



Document 24 : Extrait d'une lettre des armateurs Lacoudrais, AD14, 9E/12/12

A Madame la Marquise de Champrenets le 9 novembre 1789 [...] De cette quantité de 315 noirs, 111 ont été vendus à Saint Marc par Messieurs Roux et compagnie pour le plus grand avantage de la chose car ces noirs [ont] été un peu fatigués de leur séjour sur la rade du Cap [...]

Document 25 : "Compte de vente de 315 têtes de noirs composant la cargaison du navire La Seine d'Honfleur", 16 juin 1789, AD14, F/5851

Ce document issu du livre du navire La Seine récapitule les dates et les lieux de vente des esclaves, les noms des colons qui les ont achetés, le montant de la vente, et les modalités du paiement qui peut se faire à crédit.

QUESTIONS

A partir du document en grand format page suivante ou du document sur notre site internet.

1. Combien d'esclaves ont été vendus ? Et sur combien de mois la vente s'est-elle déroulée ?
2. Combien y a-t-il eu d'acheteurs ?
3. Que remarque-t-on si l'on compare le nombre d'esclaves composant la cargaison à l'arrivée du navire au Cap et le nombre d'esclaves vendus ? Que peut-on en déduire ?
4. Que nous apprend la lettre du 9 novembre 1789 sur l'état de santé des derniers esclaves vendus ?

Le N^o La Seine D'housteau & L^{re}

Compte de Vente de 315 Cents de Noirs Comp^s de la Cargaison du Navire La Seine D'housteau Cap^{ne}

Armand Vaccoudrais Venant de Malimbe Côte D'Orange, Entré au Cap Le 16 Juin 1789.

Mois	Année	Noms des Objets	1er	2e	3e	4e	Total	Comptant	1 ^{er} Mois	2 ^e Mois	3 ^e Mois	4 ^e Mois	5 ^e Mois	6 ^e Mois	Total
Juin	19.	1. herpache blanc	2	3	.	.	5	19200.							19200.
	20.	2. herpache	3	4	.	.	7	12200.							32200.
	21.	3. herpache	2	2	.	.	4	500.			10200.				10700.
	22.	4. herpache	1	.	.	.	1	1350.			2000.				3350.
	23.	5. herpache	1	.	.	.	1	1250.			1300.				2550.
	24.	6. herpache	1	.	.	.	1	800.			1000.				1800.
	25.	7. herpache	2	2	.	.	4	1000.			500.				1500.
	26.	8. herpache	2	.	.	.	2	1200.			1000.				2200.
	27.	9. herpache	2	.	.	.	2	1800.			500.				2300.
	28.	10. herpache	4	2	.	.	6	5000.			5000.				10000.
	29.	11. herpache	2	.	.	.	2	1300.			600.				1900.
	30.	12. herpache	5	4	.	.	9	5000.			6000.				11000.
	31.	13. herpache	2	.	.	.	2	1000.					4000.		5000.
	32.	14. herpache	1	.	.	.	1	1500.							1500.
	33.	15. herpache	2	.	.	.	2	500.							1000.
	34.	16. herpache	1	.	.	.	1	1700.							1700.
	35.	17. herpache	1	.	.	.	1	5000.							5000.
	36.	18. herpache	4	6	.	.	10	5000.							15000.
	37.	19. herpache	2	.	.	.	2	2000.			2000.		3000.		7000.
Juillet	1.	20. herpache	1	.	.	.	1	1000.			8000.				9000.
	2.	21. herpache	1	.	.	.	1	1600.			1700.				3300.
	3.	22. herpache	1	.	.	.	1	1600.			500.		550.		2100.
	4.	23. herpache	8	.	.	.	8	18100.							18100.
	5.	24. herpache	11	.	.	.	11	11200.							39300.
	6.	25. herpache	5	2	.	.	7	2700.			10000.	11200.	11200.		39300.
	7.	26. herpache	2	.	.	.	2	2700.						1100.	2100.
	8.	27. herpache	6	4	.	.	10	13200.			600.				13800.
	9.	28. herpache	4	.	.	.	4	1000.			9000.				10000.
	10.	29. herpache	1	.	.	.	1	2000.			9000.				11000.
	11.	30. herpache	1	2	.	.	3	2700.			2700.				5400.
	12.	31. herpache	3	.	.	.	3	2700.			2700.				5400.
	13.	32. herpache	1	.	.	.	1	1000.				100.	450.		1550.
	14.	33. herpache	2	.	.	.	2	2350.							2350.
	15.	34. herpache	10	1	.	.	11	9200.							9200.
	16.	35. herpache	1	2	.	.	3	6000.			4000.				10000.
	17.	36. herpache	1	.	.	.	1	1100.			10000.			9000.	21000.
	18.	37. herpache	1	.	.	.	1	9000.					6000.		15000.
	19.	38. herpache	1	.	.	.	1	2000.			2700.				4700.
	20.	39. herpache	10	2	.	.	12	8600.							8600.
	21.	40. herpache	6	.	.	.	6	12000.			10000.				22000.
	22.	41. herpache	1	.	.	.	1	3500.						9000.	12500.
	23.	42. herpache	1	.	.	.	1	2000.			3100.				5100.
	24.	43. herpache	4	2	.	.	6	6000.							12000.
	25.	44. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	26.	45. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	27.	46. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	28.	47. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	29.	48. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	30.	49. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	31.	50. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	32.	51. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	33.	52. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	34.	53. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	35.	54. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	36.	55. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	37.	56. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	38.	57. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	39.	58. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	40.	59. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	41.	60. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	42.	61. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	43.	62. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	44.	63. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	45.	64. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	46.	65. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	47.	66. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	48.	67. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	49.	68. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	50.	69. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	51.	70. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	52.	71. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	53.	72. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	54.	73. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	55.	74. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	56.	75. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	57.	76. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	58.	77. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	59.	78. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	60.	79. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	61.	80. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	62.	81. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	63.	82. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	64.	83. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	65.	84. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	66.	85. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	67.	86. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	68.	87. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	69.	88. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	70.	89. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	71.	90. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	72.	91. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	73.	92. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	74.	93. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	75.	94. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	76.	95. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	77.	96. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	78.	97. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	79.	98. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	80.	99. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.
	81.	100. herpache	1	.	.	.	1	2000.							2000.

POURQUOI LES ESCLAVES ONT-ILS ÉTÉ DÉPORTÉS À SAINT-DOMINGUE ?

La plupart des esclaves ont été achetés par des planteurs. Ils vont donc partir travailler sur une habitation (nom que l'on donne à une plantation). Ils sont employés à la production de produits coloniaux : sucre, café, tabac, indigo. Les esclaves domestiques travaillent dans l'habitation du maître.

Document 24 :

Estampe extraite du journal *La Caricature* (vers 1830-1840).

La légende est la suivante "Un planteur entêté. Ces philanthropes européens ont beau dire...ce n'est qu'avec l'aide de la canne qu'on peut faire du sucre", AD14, 17FI/1442



Document 25 : Article "sucrierie" dans *L'Encyclopédie*, de Diderot et d'Alembert, éd. Pellet, Genève, 1777-1779, AD14, BH/4/1185/31

Sucrierie (habitation) : Les habitations où l'on fabrique le sucre, sont plus ou moins considérables, suivant les facultés des propriétaires : quelle que soit l'étendue du terrain d'une sucrierie, il doit être partagé en plantations de cannes, en savanes ou pâturages, en vivres et en bois. [...] Il faut autant qu'il est possible, que la maison du maître et ses dépendances soient placées sur une hauteur d'où l'on puisse aisément découvrir ce qui se passe dans l'habitation. [...] Les cases à nègres doivent être situées à la portée des opérations journalières [...] Pour exploiter une habitation d'une grandeur moyenne [...] il faut cent à cent vingt nègres compris en trois classes : dans la première, sont les nègres sucriers ou raffineurs. La seconde renferme les ouvriers de différents métiers, comme tonneliers, charpentiers, charrons, menuisiers, maçons et quelquefois un forgeron très-nécessaire sur les grandes habitations. Les esclaves de la troisième classe sont les nègres de jardin : les nègresses qui fournissent les cannes au moulin, les gardeurs de bestiaux et ceux qui chauffent les fourneaux de la sucrierie et de l'étuve. Quant aux domestiques de la maison, ce sont ordinairement de jeunes esclaves des deux sexes [...]

Document 26 :

Illustration issue d'un article du Journal *Le Magasin pittoresque*, 5e année, 1837, AD 14, 15T/10/248



BILAN

A l'aide des pages 20 et 21, explique pourquoi les esclaves ont été déportés à Saint-Domingue : lieux et conditions de vie, travaux effectués ...

LE CODE NOIR

Le *Code Noir* est un ensemble de textes législatifs rédigés à partir de 1685 pour organiser et réglementer le fonctionnement de l'esclavage dans les colonies françaises. Se rendre propriétaire d'un autre être humain et en faire son esclave était ainsi permis par les lois du royaume de France.

Lis ces articles du *Code Noir* et relie-les à leur signification.

XXIII.
L'esclave qui aura frappé son Maître, ou la femme de son Maître, sa Maîtresse, ou leurs enfans, avec contusion de sang, ou au visage, sera puni de mort.

XXVIII.
L'esclave fugitif qui aura été en fuite pendant un mois à compter du jour que son Maître l'aura dénoncé en Justice, aura les oreilles coupées, & sera marqué d'une fleur de lys sur une épaule: & s'il récidive un autre mois à compter pareillement du jour de la dénonciation, aura le jaret coupé, & sera marqué d'une fleur de lys sur l'autre épaule, & la troisième fois il sera puni de mort.

XLI.
Pourront pareillement les Maîtres, lorsqu'ils croiront que leurs esclaves l'auront mérité, les faire enchaîner & les faire battre de verges ou de cordes, leur defendant de leur donner la torture, ni de leur faire aucune mutilation de membre, à peine de confiscation des esclaves & d'être procédé contre les Maîtres extraordinairement.

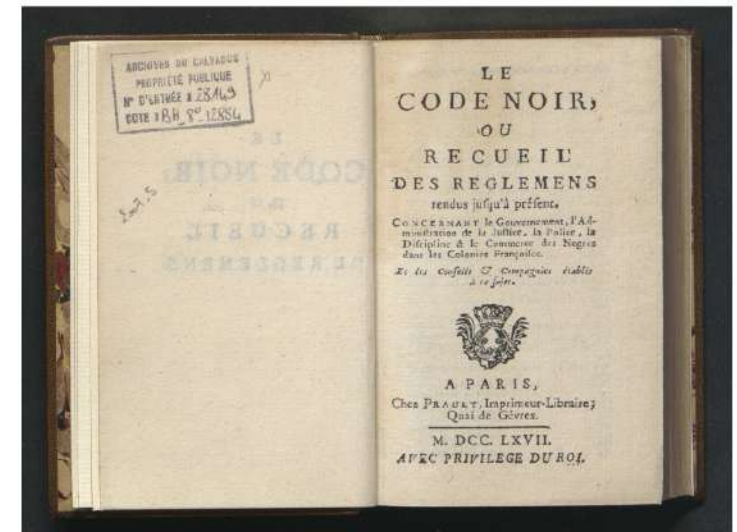
XLIV.
Déclarons les esclaves être meubles, & comme tels entrer en la communauté, n'avoir point de fuite

L'ESCLAVE EST DÉCLARÉ BIEN MEUBLE. IL DEVIENT UNE CHOSE QUI FAIT PARTIE DU « MOBILIER ».

LE MAÎTRE PEUT FAIRE ENCHAÎNER ET FAIRE BATTRE UN ESCLAVE SIMPLEMENT PARCE QU'IL ESTIME QU'IL L'A MÉRITÉ.

LA FUITE (= LE MARRONNAGE) EST PUNIE PAR DES MUTILATIONS, PUIS À LA TROISIÈME TENTATIVE, PAR LA MORT.

LA VIOLENCE PHYSIQUE DE L'ESCLAVE ENVERS LE MAÎTRE EST PUNIE DE MORT.



Document 27 :
Le Code Noir ou Recueil de règlements rendus jusqu'à présent, concernant le Gouvernement, l'Administration de la Justice, la Police, la Discipline & le Commerce des Nègres dans les Colonies Françaises et les Conseils et Compagnies établis à ce sujet, éd. Prault, Paris, 1767, 446 p., AD14, BH/8/12854

Pour aller plus loin sur la condition des esclaves, retrouvez sur notre site internet un document exceptionnel (AD14, 211/449) : "Estimation de tous les nègres, nègresses, nègrillons et nègrittes dépendant de laditte succession" du Sieur De La Mare Dubocq, colon à Saint-Domingue, 17 août 1768

LE RETOUR EN EUROPE, À HONFLEUR

Tandis que les esclaves sont vendus, le capitaine rentabilise le voyage du retour. Il achète des produits coloniaux (coton, sucre, café) issus du travail des esclaves à Saint-Domingue dont il remplit son navire. Arrivé au port d'Honfleur, il cherche désormais à les vendre au meilleur prix afin de tirer un maximum de bénéfices de l'ensemble de son expédition négrière.

Document 28 : Entête d'une facture établie à Saint-Domingue le 21 septembre 1789 portant sur les produits coloniaux chargés dans le navire La Seine afin de repartir à Honfleur, AD14, F/5851



Transcription : Facture de 162 barriques, 5 tierçons sucre terre, 31 balles et 3 ballotins de coton, 18 boucauds, 48 tierçons, 80 quarts et 467 sacs de café, chargés dans le navire La Seine capitaine A. Lacoudrais pour compte et risques des intéressés au navire susnommés au bas de la présente, à la consignation de M. M. Lacoudrais Père, fils aîné et compagnie d'Honfleur.

DÉFINITIONS

Barriques, tierçons, boucauds et quarts : ce sont des contenant tels que des tonneaux ou des barils qui servent à transporter diverses marchandises.

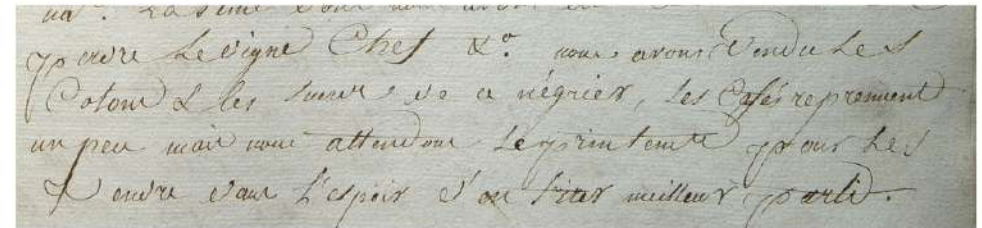
Sucre terré : sucre transformé en pain après avoir été blanchi.

Document 29 : Extraits de lettres des armateurs Lacoudrais, AD14, 9E/12/12

A M. Le Normand le 20 novembre 1789

Le voyage de notre négrier la Seine sans être des plus considérable sera bon. Ce navire vient d'entrer dans notre port, nous tirerons meilleur parti possible de ses retours.

A M. Louis Collombel le 23 février 1790



[...] Nous avons les

..... et les sucres de ce Les reprennent un peu [de valeur] mais nous attendons le printemps pour le vendre dans l'espoir d'en tirer un meilleur parti. [c'est-à-dire-profit]

QUESTIONS

1. Complète le texte à trous (document 29).
2. Quelles marchandises le navire La Seine ramène-t-il à Honfleur ? D'où proviennent-elles ?
3. Que deviennent ces marchandises en Europe ?
4. Les armateurs s'attendent-ils à une expédition rentable ?
5. Que font-ils pour en tirer un plus grand bénéfice ?

HONFLEUR



DÉPART LE

AVEC UNE CARGAISON DE (VOIR DOCUMENTS 7 ET 8)

RETOUR LE 21 NOVEMBRE 1789 AVEC UNE CARGAISON DE

CAP FRANÇOIS À SAINT-DOMINGUE



ARRIVÉE LE

VENTE DES

ACHATS DE VENTE DES

Document 30 : "Carte générale de l'Océan Atlantique ou occidental dressée au dépôt général des cartes, plans et journaux de la Marine" établie en 1786, AD14, 211/736

MALIMBE, CÔTE D'ANGOLE



ARRIVÉE LE

DÉPART LE

AVEC À SON BORD

CARTE GÉNÉRALE
DE
L'Océan ATLANTIQUE
ou OCCIDENTAL,
Dressée au Dépôt général des Cartes, Plans et Journaux
de la Marine
et
PUBLIÉE PAR ORDRE DU MINISTRE
Pour le service des Vaisseaux Français
1786

L'ESCLAVAGE REMIS EN QUESTION

Dès le milieu du 18^e siècle des voix s'élèvent contre la traite négrière et l'esclavage. Les philosophes des Lumières dénoncent la condition des esclaves. Diderot dans l'*Encyclopédie* écrit à l'article « Traite des Nègres » que « c'est un négoce qui viole la religion, la morale, les lois naturelles et tous les droits de la nature humaine. »

QUEL EST LE POINT DE VUE DE L'ARMATEUR LACODRAIS SUR CETTE QUESTION ?

Document 31 : Interrogé sur ces idées nouvelles qui se diffusent dans la société, l'armateur Lacoudrais livre ses pensées à son ami Mr Le Clerc D'Angerville en septembre 1788, AD14, 9E/12/11

[...] Vous nous demandez notre façon de penser sur les beaux écrits qui viennent de paraître touchant la traite des Noirs. [...] Qu'on adoucisse le sort des Noirs dans les colonies l'humanité en fait la loi et même l'intérêt général s'y trouve, mais que l'on prétende supprimer l'esclavage de ces hommes qui sont encore traités peut-être plus despotiquement dans leur pays que dans nos colonies « je dis que c'est un nouveau train de l'égarément de l'esprit humain. » Dans quel moment bon dieu tous les philanthropes viennent-ils dogmatiser, dans un instant où l'on ne sait pas où prendre pour faire face aux engagements de l'État. (Le royaume de France connaît une crise économique et financière). Ils veulent le priver d'un de ses grands revenus (...).

Ajouter à cela les droits d'entrée pour la consommation, ils verraient qu'attaquer les produits dans leurs principes est une ineptie qui mérite les petites maisons ; il est plus que prouvé que les bras de l'homme et d'un homme noir dont la peau est incalcanable peuvent seuls être employés à la culture de la terre de nos colonies, l'ordre établi du pouvoir du maître sur son esclave peut seul entretenir cette fertilité, et ils veulent au nom de l'humanité détruire ces lois, ce *Code Noir* et (...) rendre libre ces hommes. Tous leurs raisonnements font fortune jusqu'à un certain point dans les soupers de Paris dont ces brillantes rêveries leur assure leur pari. [...] Mais l'être sensé qui juge la chose de sang froid, dit qu'on peut modifier mais non bouleverser l'ordre établi et un commerce qui est le principe des autres. Voilà notre profession de foi. [...]

*Dogmatiser : affirmer de façon catégorique, autoritaire

*Mériter les Petites maisons : mérité d'être envoyé dans un asile de fous situé à Paris

Document 32 : Sceau et emblème du mouvement abolitionniste français réalisé en 1788 à partir du sceau de la société abolitionniste de Londres. Toutefois la société française réduit la devise anglaise signifiant « Ne suis-je pas un homme et un frère » à « Ne suis-je pas ton frère ? », d'après Dorigny M. et Gainot B., *La Société des Amis des Noirs, 1788-1799*, UNESCO, 1998, AD14, BH/8/12842



Les écrits contre la traite et l'esclavage se multiplient à partir des années 1770 aux États-Unis et en Angleterre où sont créées des sociétés anti-esclavagistes. En France c'est en février 1788 qu'est créée la Société des Amis des Noirs. Les hommes qui se réunissent dans cette société souhaitent l'égalité des Blancs et des Noirs libres dans les colonies, la fin de la traite des Noirs et l'abolition progressive de l'esclavage au nom de l'unité de l'espèce humaine et de l'égalité des hommes.

QUESTIONS

1. Comment se nomme la société anti-esclavagiste française fondée en 1788 ?
2. Décris le sceau de cette société et explique au nom de quoi les abolitionnistes souhaitent la fin de l'esclavage.
3. D'après les passages soulignés, quelle est la position défendue par l'armateur Lacoudrais sur la traite des Noirs et sur le *Code Noir* ? Relève quelques-uns de ses arguments.

CONCLUSION : LA FIN DE L'EXPÉDITION

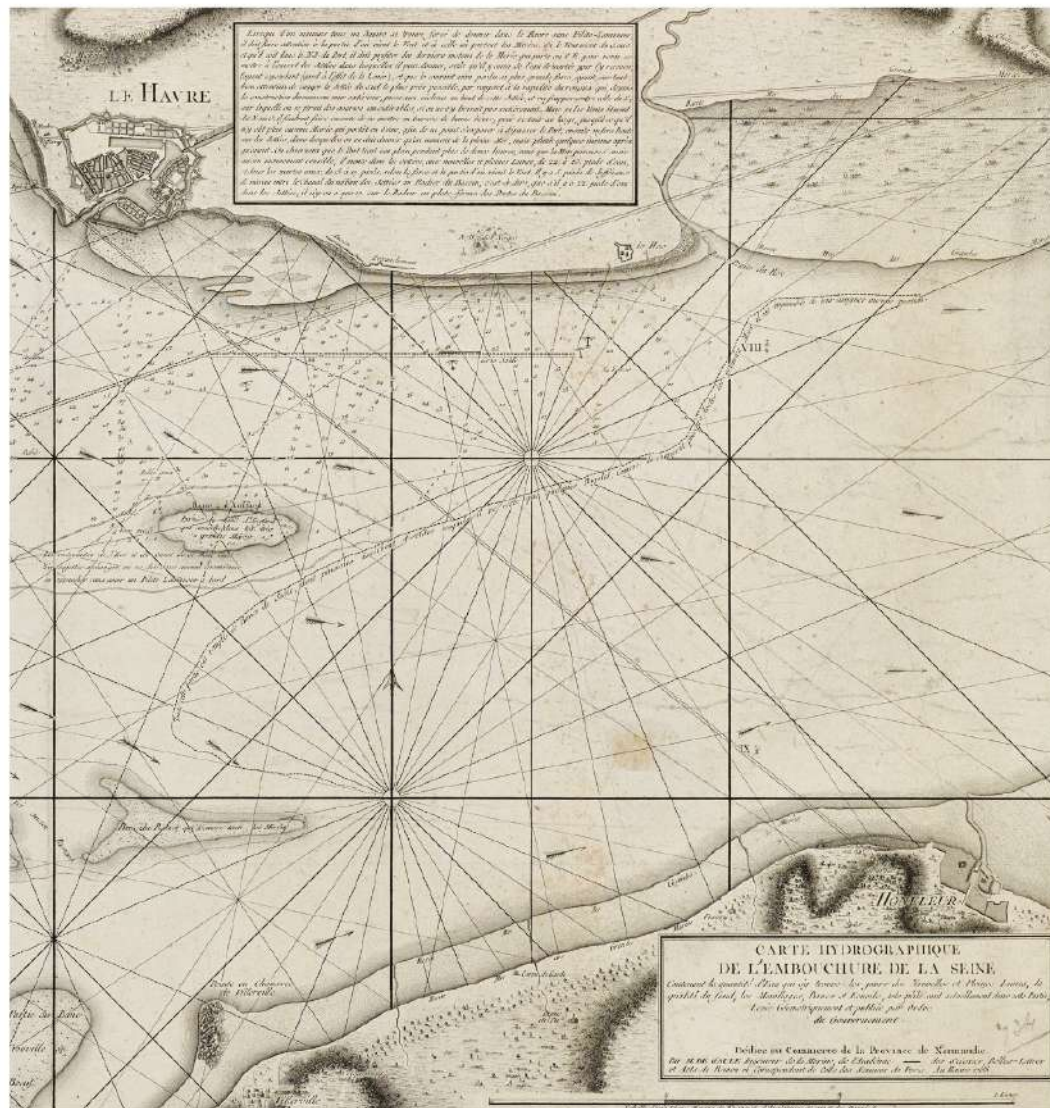
Le navire La Seine rentre en France au mois de novembre 1789. C'est au port du Havre qu'il décharge sa cargaison de produits coloniaux, dans les entrepôts de la famille Lacoudrais.

Cette expédition négrière montre bien la complémentarité des ports du Havre et d'Honfleur dans l'organisation du commerce transatlantique. Entre 1789 et 1791, cinq navires du Havre : L'Hermione, L'Aimable Antoinette, La Mère de famille, La Ville du Havre, Le Rouen et L'Union vont revenir de Saint-Domingue avec dans leurs cales des produits coloniaux issus du produit de la vente des esclaves. Les sucres, cotons, cafés et indigos sont ensuite vendus à plusieurs marchands havrais.

DEUXIÈME EXPÉDITION NÉGRÈRE DU NAVIRE LA SEINE

Cette expédition perturbée est révélatrice de l'évolution de la traite négrière. Les armateurs Lacoudrais décident d'armer à nouveau leur navire La Seine. En avril 1791, le capitaine Delisle part pour faire la traite des Noirs aux îles de Loss (au large de la Guinée) et les vendre à Saint-Domingue.

Un démâtage et une importante voie d'eau entre les côtes d'Afrique et d'Amérique obligent le navire La Seine à s'arrêter à Paramaribo dans la colonie du Surinam alors possession hollandaise. C'est là que le capitaine Delisle apprend que les esclaves de Saint-Domingue se sont révoltés (en août 1791) et qu'il est interdit d'y apporter de nouveaux captifs. Peu de temps après, le navire La Seine est séquestré. Cette fin marque le début de la faillite pour les armateurs Lacoudrais. En 1794, la traite est abolie une première fois. Le commerce négrier honfleurais prend progressivement fin.



Document 33 : Détail d'une carte hydrographique de l'embouchure de la Seine réalisée par M. Degaulle au Havre en 1788, AD14, 21I/734

Pour en savoir plus, découvrez nos ressources en ligne ainsi qu'une bibliographie sur <https://archives.calvados.fr/>

