

L'esclavage et la Traite des Noirs en Basse-Seine : Un état des connaissances

Placée sous le feu des projecteurs chaque 10 mai depuis l'année 2006, date de la première commémoration de la journée de l'histoire et des mémoires de la traite, de l'esclavage et de leurs abolitions, la réflexion sur le passé négrier des villes portuaires est en France à la fois l'un des champs majeurs de la recherche historique et un sujet de réflexion dont témoignent particulièrement la croissance du nombre des ouvrages consacrés à ce sujet et la réévaluation de ces pages d'histoire dans les programmes d'enseignement.

Dans ce contexte, la Basse-Seine, qui a été autour de l'activité de traite négrière du Havre, de Honfleur et de Rouen, l'indispensable poumon financier de ces deux ports encore modestes au XVIII^e siècle¹, a tiré un profit particulièrement remarquable de la dynamique de recherches qui a accompagné cette réflexion. Il est vrai qu'en comparaison des autres grandes villes portuaires négrières que sont Nantes, Bordeaux et La Rochelle, il existait, s'agissant de la connaissance du passé des ports normands impliqués dans le commerce triangulaire, un retard considérable au sujet duquel il m'a été donné de souligner le caractère paradoxal². En effet, la place de second au rang des portes de sortie des « longues bières flottantes » qu'occupe la Basse-Seine au XVIII^e siècle³ et la longueur de l'histoire de cette traite régionale qui commence au début du règne de Louis XIV et s'achève avec les avatars du *Philanthrope*, le dernier bateau négrier havrais armé par (le futur maire du Havre) Jules Masurier et intercepté en 1840, soit huit ans seulement avant le vote du décret d'abolition de l'esclavage le 27 avril 1848, contraste avec l'oubli dans lequel sont tenues cette histoire et les réactions des sociétés portuaires normandes devant l'esclavage.

Loin de découler de la seule gêne éprouvée devant un passé longtemps jugé inavouable, ce retard résulte de trois facteurs : la faible internationalisation des réseaux négriers havrais, qui réduit considérablement la possibilité de faire connaître les spécificités culturelles d'une ville, les effets des bombardements du Havre les 6 et 9 septembre 1944, lesquels privent les habitants du port qui fut au centre du dispositif négrier mis en place en Basse-Seine des supports visuels nécessaires pour ancrer cette mémoire, et la jeunesse de la recherche en sciences humaines dans son université, cette jeunesse entraînant une acquisition différée de connaissances indispensables pour pouvoir comprendre l'organisation

¹ Le Havre compte en effet 25 000 habitants au moment de la Révolution française (en tenant compte de la population du faubourg d'Ingouville) et Honfleur à peine 10 000 habitants.

² Voir notamment : Eric Saunier, « Le Havre, port négrier : de la défense de l'esclavage à l'oubli », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, n°11, 2007, p. 23-41.

³ Avec 399 expéditions entre 1660 et 1789, Le Havre se situe au 3^e rang des ports de traite français avant la Révolution, loin derrière Nantes et peu après La Rochelle. Il convient de considérer avec les expéditions havraises les 128 expéditions parties de Honfleur, qui pallie les insuffisances liées à l'exiguïté des infrastructures du port du Havre. Au total, avec 527 expéditions, la Basse-Seine se situe donc au second rang des portes de sortie des bateaux négriers français.

économique de cette traite régionale⁴. C'est cette situation particulière qui m'a conduit à mettre en place un programme de recherche universitaire spécifiquement consacré à l'étude de l'esclavage. Soutenu par la Région Haute-Normandie depuis 2009⁵, ce programme a pour objectif principal de mieux comprendre les mécanismes ayant conduit les ports normands à participer activement à « l'odieux commerce », de souligner son importance dans le débat public et dans la vie des sociétés -un point particulièrement important du point de vue de la justification des lois mémorielles- et de faire émerger la singularité de cette traite, singularité dont bien des aspects découlent des conditions d'entrée des villes portuaires concernées dans l'engrenage négrier. Or, sur tous ces points, les résultats de recherches récentes, qui ont pu bénéficier des apports des études engagées depuis trente ans dans les domaines de l'histoire économique⁶ et de l'histoire politique⁷, permettent de faire un état des lieux précis.

⁴ Deux sujets aussi importants que la connaissance des équipages négriers et l'étude des plantations viennent ainsi seulement d'être explorés. Sur les plantations havraises aux Antilles, voir : Lucie Brachais, « Une plantation havraise au temps du rétablissement de l'esclavage : Le Heleu », mémoire de master 2 de l'université du Havre, 229 p., 2012

⁵ Ce projet de recherche a déjà été intégré dans deux programmes successifs : *La Haute-Normandie : une tradition d'ouverture sur le monde* (2009-2012), puis *Normandie-Esclavage* (2013-2015).

⁶ Les expéditions havraises, les armateurs et les capitaines intéressés par ce commerce sont connus de longue date grâce notamment aux travaux de Jean Mettas et de Serge Daget. Voir : Jean Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle : t. 2 : ports autres que Nantes*, Paris, Société Française d'Histoire d'Outre-mer, édité par Serge et Michèle Daget, collection « Bibliothèque d'Histoire d'Outre-mer : Instruments de travail », 1984, 972 p. ; Serge Daget, *Répertoire des expéditions françaises à la traite illégale (1815-1850)*, Nantes, Centre de Recherche sur l'histoire du monde Atlantique, C.N.E.S.H, 1988, 605 p. Les questions de la place de la traite dans le développement économique colonial havrais et de l'organisation des milieux négriers ont par ailleurs été étudiés par Edouard Delobette : voir Edouard Delobette, « Ces messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830 », thèse de doctorat de l'université de Caen, 2005 ; « La traite négrière au Havre aux XVI^e et XVII^e siècles », *Les ports normands : un modèle ?* 1999, p. 79-96.

⁷ Sur le plan de l'histoire politique et culturelle, l'étude de la traite en Basse-Seine et de l'impact de l'esclavage des noirs a bénéficié des apports de travaux engagés à l'université de Rouen à la fin des années 1990. Voir notamment : Lucie Maquerlot, « L'opinion publique à Rouen et au Havre face aux questions de l'abolition de l'esclavage et de la traite des Noirs, 1783-1794 », mémoire de maîtrise de l'université de Rouen, 1997, 207 p. + annexes ; « Rouen et Le Havre face à la Traite et l'esclavage », *Esclavage, résistances, abolitions*, Paris, CTHS, 1999, p. 165-186. : « Les résistances au Havre de la Constituante à la Convention (1789-1794) », Eric Saunier, (dir.), *Les Abolitions de la Normandie aux Amériques*, Le Havre, 2010, p. 15-85 ; Nsenga Sebinwa, « Le Havre au temps de la traite illégale : la traite des noirs sous la Restauration, survivance d'un commerce prohibé mais soutenu », mémoire de maîtrise de l'université de Rouen, 1999, 340 p.

Naissance et affirmation de « l’engrenage négrier » en Basse-Seine : entre vocation naturelle et opportunité économique régionale

C’est l’ancienneté des relations entre les marins normands et l’Afrique, remarquées par Philippe Barrey dès le début du XX^e siècle⁸, qui explique la précocité de l’entrée des ports de Basse-Seine dans la pratique du commerce triangulaire. En effet, comme le rappelle cet historien, les capitaines de navire havrais, en fréquentant activement la route des Indes du Pérou pendant la seconde moitié du XVI^e siècle, se familiarisent avec les escales africaines⁹ qui, comme le Cap Vert et Sao Tome, deviennent au XVIII^e siècle les lieux de relâche des bateaux de traite durant le « passage » emmenant les esclaves vers le continent américain. La maîtrise de ces routes les incite d’autant plus à les fréquenter que des familles havraises se sont installées aux Antilles de longue date¹⁰ pour mettre en valeur les plantations de sucre à saint-Domingue et de café en Martinique¹¹, les piliers indispensables de l’économie négrière.

Les deux ports de Basse-Seine bénéficient également de l’avantage décisif que constituent la proximité et la bonne desserte du Caux, arrière-pays riche en productions agricoles et manufacturières¹² nécessaires pour pouvoir mobiliser la pacotille utile aux transactions qui permettent aux capitaines négriers d’acheter les esclaves dans les forts africains. Le Havre est enfin privilégié par la politique de la monarchie : Colbert décide en effet d’y ouvrir des bureaux de la Compagnie des Indes Orientales (1661) puis de la Compagnie du Sénégal (1678)¹³, réaffirmant la volonté exprimée par la royauté lors de l’acte fondateur de 1517 de faire de la Cité océane la « pointe septentrionale du système atlantique français ».

Pour ces raisons, « l’engrenage négrier » est donc un processus naturel en Basse-Seine. Il permet au Havre d’être, lors du premier essor négrier impulsé dans le cadre des compagnies à monopole¹⁴, avec 30 armements entre 1679 et 1709, au 2^e rang des ports de traite¹⁵ puis d’enregistrer un pic remarquable de 18 expéditions durant les années (1719-1720). Il précède d’un an l’autorisation

⁸ Voir : Philippe Barrey, « Le Havre transatlantique de 1571 à 1610 », *Mémoires pour servir à l’histoire du commerce et de l’industrie en France*, V^e série, 1917, p. 163-209.

⁹ Philippe Barrey mentionne plus de 200 escales entre 1560 et 1620. Ce prolongement des séjours des bateaux havrais sur les côtes de Sierra Léone, du Cap Vert et de Sao Tomé suggère d’ailleurs une implication des Havrais dans la Traite bien avant le milieu du XVII^e siècle, date du démarrage de celle avec l’enregistrement de l’Edit de 1642. Voir Edouard Delobette, « La traite négrière au Havre au XVI^e et XVII^e siècles », *Les ports normands : un modèle ?*, p. 79-96.

¹⁰ Installation commencée peu après l’arrivée de Pierre Belain d’Esnambuc à Saint-Christophe, en 1626.

¹¹ Les premières plantations sucrières havraises à Saint-Domingue sont datées de 1706/1708, celles de café en Martinique des années 1730.

¹² C’est notamment le cas des toiles de coton de Rouen (« rouenneries »), dont Pierre Dardel situe le niveau de participation à la fourniture de la pacotille entre 50 et 70%. Voir : Pierre Dardel, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle*, Rouen, Société Libre d’Emulation, 1966, p. 227-261.

¹³ La Compagnie du Sénégal, créée en 1673, est spécialisée dans la traite négrière.

¹⁴ Colbert avait pris la décision de laisser la liberté du commerce avec les îles mais en contrepartie d’un droit versé à la Compagnie des Indes fixé à 5% de la valeur des retours.

¹⁵ Le premier port de traite est à cette époque La Rochelle, avec 60 armements.

accordée aux Havrais de pratiquer le commerce antillais en s'affranchissant des contraintes de la tutelle colbertiste¹⁶. La décision de libérer son commerce vers les Antilles marque cependant, paradoxalement, l'amorce d'un retrait du Havre du processus négrier qui constitue la seconde phase de son développement.

La situation de crise démographique et économique dans laquelle se trouve leur ville durant la Régence¹⁷ place en effet les armateurs havrais dans un état d'esprit différent de celui qui caractérise leurs alter-ego de Nantes, de la Rochelle et de Bordeaux, un état d'esprit qui les incline à élaborer une stratégie commerciale aux Antilles marquée par l'exacerbation des choix faits par les armateurs des ports atlantiques. Devant la possibilité de pratiquer librement le commerce « aux Iles », possibilité qui est l'occasion pour tous les armateurs de mettre véritablement en place une politique, les armateurs de Bordeaux et de Nantes élaborent une stratégie économique fondée sur la complémentarité de deux activités : la Traite et le commerce en Droiture. Dans ce cadre, c'est la Droiture, moins dévoreuse de capitaux¹⁸ et bénéficiaire de la protection du système de l'Exclusif jusqu'à la mise en place de l'Exclusif mitigé par Choiseul¹⁹, qui est l'activité de prédilection, la traite se substituant à celle-ci en cas de crise conjoncturelle. Or, au Havre, plus que dans les autres villes portuaires, la faiblesse des capitaux dont disposent les négociants les incite à réduire plus considérablement la part réservée à la traite. Après le pic de 1719/1720, le commerce triangulaire havrais entre donc dans une phase de pratique modérée, longue de 60 ans. On ne relève qu'une à deux expéditions par an de 1722 à 1745, de trois à cinq jusqu'à la guerre de Sept Ans (1756-1763) et guère plus dans les années de décollage de la traite française qui suivent ce conflit. Entre 1763 et le début de la Guerre d'indépendance des Etats-Unis, la faiblesse structurelle qui affecte les moyens du négoce havrais²⁰ empêche encore les armateurs, comme le montre le rythme des quatre à huit expéditions annuelles durant les années 1763-1773, de déplacer leurs capitaux vers la traite

¹⁶ Après la libéralisation du commerce antillais en 1716, la traite négrière est autorisée au Havre en 1721 et 1722 par l'extension de ce droit originellement accordé aux Rouennais « de faire le commerce des nègres de la poudre d'or et de toutes les autres choses qu'ils pouvaient tirer des côtes d'Afrique depuis les rivières de la Sierra Leone jusqu'au cap de Bonne Espérance ».

¹⁷ L'activité morutière au Havre, qui était avec les Sables d'Olonne le premier port de pêche français pour la morue verte à la fin du XVII^e siècle, est touchée de plein fouet par la crise qui affecte ce commerce en raison des troubles en Manche suscités par le conflit franco-anglais et de la concurrence hollandaise. A cette crise économique s'ajoutent les destructions occasionnées par le bombardement anglais de 1694. Le Havre enregistre ainsi un recul démographique de 7 à 8 000 habitants entre le milieu du XVII^e siècle et la fin du règne de Louis XIV.

¹⁸ La Droiture atteint un taux de rotation de 30 à 35 jours sous le règne de Louis XVI alors que la Traite immobilise le capital pour une période allant de 18 mois à deux ans. On rappellera en outre que les bateaux de traite étaient généralement des bateaux trois à quatre fois plus gros en tonnage que les bateaux de Droiture et nécessitaient l'entretien d'un équipage pléthorique.

¹⁹ L'Exclusif, pratique commerciale qui impose aux coloniaux de n'acheter que des produits vendus par la puissance colonisatrice, est le système de fonctionnement dans les colonies françaises jusqu'en 1767.

²⁰ Signe fort de la faiblesse du capitalisme havrais : les négociants du Havre échouent pour la seconde fois, en 1768, à faire reconnaître une juridiction consulaire.

comme le font alors de façon significative ceux de Nantes et de La Rochelle²¹. C'est seulement après la Guerre d'indépendance, à partir de 1783, que les négociants havrais renouent avec une pratique intense de la Traite.

Avec 192 expéditions, la période qui sépare 1783 de 1791, date de la révolte de Saint-Domingue, englobe en effet presque la moitié de l'activité de traite des Havrais au XVIII^e siècle. Les difficultés de la Droiture française et la politique d'aides de l'état qui s'ensuit²² expliquent cette apogée négrier. Cependant, s'y ajoute aussi dans le cas du Havre le rôle que joue le recentrage des stratégies commerciales des Rouennais confrontés à la crise du coton. Ils font du commerce antillais, qui accorde une part de plus en plus importante à la traite, un de leurs principaux débouchés²³. Objet d'une analyse précise, les pratiques commerciales des Le Couteulx²⁴, dont les stratégies matrimoniales témoignent aussi d'une forte volonté de s'associer au réseau des maisons négrières havraises²⁵, illustrent ce phénomène : à partir de 1784, ils investissent massivement dans la traite par le biais de la société en commandite que dirige Jean-Laurent Ruellan et, entre 1785 et 1791, les navires armés par les Le Couteulx atteignent la proportion de 7.5 % des 145 armements négriers havrais recensés durant cette période.

C'est sans doute cette conversion spectaculaire arrivée peu avant la crise de Saint-Domingue (1791-1804) et l'écroulement du commerce négrier havrais qui s'ensuit, qui expliquent la difficulté de cette ville à renoncer à la traite des noirs. Cette difficulté émerge dans les fortes résistances à l'abolition de l'esclavage²⁶ que manifeste la société havraise sous la Révolution et par sa très faible réceptivité à la campagne abolitionniste après son rétablissement en 1802. Elle donne aussi naissance à un quatrième et dernier temps de développement de ce commerce. C'est celui de la traite illégale entre 1815 et 1848, un temps durant lequel quelques maisons négociantes havraises, souvent nouvelles et peu solides, réalisent, essentiellement entre 1815 et 1824, une quarantaine d'expéditions, vers les Petites Antilles et Cuba.

²¹ Voir : (dir. Mickaël Augeron et Olivier Caudron), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*, p. 7-28.

²² En 1784 puis en 1786, Vergennes décide que tout navire négrier reçoit une prime d'encouragement de 40 livres par tonneau de jauge avant son départ et une prime d'un montant de 160 à 200 livres par captif débarqué aux colonies.

²³ Pierre Dardel, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports, la conjoncture*, Rouen, Société Libre d'Émulation de la Seine-Maritime, 1966, 454p.

²⁴ Sur ce point, des travaux récents invitent à réviser une vision historiographie prompte à montrer l'autonomie acquise par les maisons havraises avec l'enrichissement colonial. Sur ce sujet, voir la contribution de Richard Flamein, « Le négoce rouennais, la traite des Noirs et l'esclavage : de l'intéressement à la présence dans le débat public. L'exemple des Le Couteulx », dans Éric Saunier (dir.), *Figures d'esclaves : présence, paroles, représentations*, Mont-Saint-Aignan, Publication des universités de Rouen et du Havre, 2012, p. 51-72.

²⁵ Barthélemy-Pierre Le Couteulx de Verclives qui dirige la branche rouennaise au début du XIX^e siècle épouse Louise Foache, en 1791, dotée de 300 000 livres.

²⁶ Voir : Lucie Maquerlot, « Les résistances au Havre de la Constituante à la Convention (1789-1794) », Eric Saunier, (dir.), *Les Abolitions de la Normandie aux Amériques*, Le Havre, 2010, p. 15-85.

Une influence sociétale mal connue mais profonde

La place de la Basse-Seine dans le commerce triangulaire et celle de cette activité dans le développement du capitalisme commercial rouennais ont eu pour conséquence, bien que les historiens aient considérablement sous-estimé ce phénomène, d'occuper une place de choix dans la vie sociale des villes concernées.

Au plan sociétal, l'influence de la traite doit, en amont, à sa capacité de participer activement à la modernisation des pratiques économiques des armateurs et à l'enrichissement du Havre. Malgré son poids relatif dans leurs investissements commerciaux²⁷, la traite des noirs génère en effet, en raison des compétences qu'elle produit, un très fort attachement de la part des milieux économiques²⁸. Les dirigeants des maisons négrières havraises n'ignorent pas en effet le rôle moteur qu'elle exerce²⁹ dans la mise en place de pratiques économiques (une mobilisation de capital encore ignorée et une capacité d'adaptation au marché) qui, en consolidant les maisons havraises, facilitent leur émancipation des Rouennais. La puissance acquise, les négriers havrais parviennent donc, malgré leur relatif faible nombre (les deux tiers des maisons de commerce havraises ne pratiquent pas la traite), à dominer l'ensemble du monde négociant. Ils représentent le groupe dominant au sein du Comité des négociants, l'organisme de direction commerciale peu à peu reconnu par la monarchie après le second refus de leur voir attribuer une juridiction consulaire³⁰.

Elle leur permet aussi de disposer d'une influence dans toute la société havraise. Elle s'avère d'autant plus importante qu'elle est facilitée par la structure originelle des pratiques capitalistiques havraises et par la structure sociale originale de cette ville. Sur le premier plan, on sait depuis les travaux de Pierre Dardel³¹ que l'un des moyens des armateurs havrais de répondre au problème de leur difficulté de mobiliser le capital fut de l'ouvrir au-delà du monde des armateurs vers un large groupe social composé de commis de négociants, de robins, de merciers et même de boutiquiers ordinaires. Cette pratique a pour effet d'intéresser directement un grand nombre d'individus à la

²⁷ La part des capitaux antillais consacrés à la traite est évaluée à 25% au moment de l'apogée négrier.

²⁸ Sur le nombre d'armateurs, de capitaines de navire et de maisons havraises impliquées dans la traite, voir : Eric Saunier, « Le Havre, la traite transatlantique et l'esclavage : la mémoire difficile d'une histoire nécessaire », *Cahiers de sociologie économique et culturelle*, n°47/48. *Représentations et mémoire de la période coloniale*, 2010, p. 41-69.

²⁹ Le savoir-faire acquis dans le commerce triangulaire a rapidement été utilisé pour la Droiture et par les autres formes de commerce.

³⁰ Les armateurs négriers rassemblent 31 des 43 membres du Comité des négociants, lequel est reconnu par Sartine, à partir de 1775, comme l'interlocuteur de la monarchie pour représenter les positions du négoce havrais.

³¹ Voir : Pierre Dardel, *op. cit.*

traite. Sur le second plan, Le Havre étant, comme La Rochelle, une ville modeste mais qui, à la différence de cette dernière, avait vu sa prospérité émerger concomitamment à la pratique du commerce antillais et était dépourvue de débouchés autres que le commerce³², les habitants de ce port font preuve d'un attachement remarquable envers le commerce triangulaire, comme en témoigne l'évolution des espaces de sociabilité professionnel et culturel.

Dans cette perspective, celle de l'Amirauté du Havre, le lieu où s'active un petit groupe d'huissiers, de procureurs et d'avocats chargés de réguler les pratiques commerciales, révèle particulièrement la séduction opérée par la traite sur les Havrais. Le greffier Lesueur, comme l'a montré Hervé Chabannes³³, profite de sa position d'arbitre pour pratiquer ce commerce de façon illicite alors que le procureur Pierre Michel est l'un de ces esclavagistes qui contestent le bien fondé des positions de Brissot et de la Société des Amis des Noirs, d'où émerge le spectre de l'abolition³⁴. Ce danger suscite d'ailleurs au Havre, notamment dans les années qui suivent la publication de l'ouvrage de l'abbé Raynal³⁵, une stratégie d'endiguement témoignant de l'imprégnation de la traite dans la société havraise. Sur ce plan, l'attitude des deux loges maçonniques havraises, *La Fidélité* et *L'Aménité*, illustre très bien ce phénomène en raison de la contradiction qui existe entre l'acceptation de la condition servile et les valeurs cardinales auxquelles se réfèrent les Francs-maçons. Or, au moment où la Fraternité maçonnique conduit nombre de maçons parisiens à adhérer aux Amis des Noirs³⁶, *La Fidélité*, l'atelier le plus huppé du Havre, ouvre non seulement ses portes à une vingtaine d'armateurs négriers³⁷, mais confie même la direction de ses travaux à des hommes qui, comme le commis de négociant Jean-Baptiste Allegre, figurent parmi les plus impliqués dans la traite³⁸. Elle participe également activement à la politique de régulation de la vie des loges antillaises, une politique nécessaire pour faire cesser la demande initiatique qu'expriment les Libres de couleur³⁹.

A Rouen, où la sensibilité des loges rouennaises est identique, c'est surtout au sein de l'Académie, qu'émergent, derrière le médecin Claude Nicolas Le

³² Notamment de fonction administrative, le chef-lieu de bailliage étant la ville de Montivilliers. La fonction administrative du Havre est réduite à l'Amirauté et au Grenier à sel.

³³ Voir : Hervé Chabannes, *Le rêve brisé de Jean-Baptiste Lesueur. Un bourgeois havrais dans la tourmente révolutionnaire*, Fécamp, Bertout, p. 57-69.

³⁴ Bibl. mun. Rouen. Norm 1286. Michel, « Lettre à M. Brissot de Warville sur son adresse à l'assemblée nationale, au nom de la Société des Amis des Noirs », le Havre, 10 p. in-4°, p. 8. Voir : L. Maquerlot, « Les résistances au Havre de la Constituante à la Convention », *Les abolitions de la Normandie aux Amériques* (dir.) Eric Saunier, p. 36

³⁵ Raynal, *Histoire philosophique et politique des établissemens et du commerce dans les deux Indes*, Amsterdam, 1770/ Trente éditions de 1770 à 1787.

³⁶ Environ 25% des membres des Amis des Noirs, Mirabeau au premier chef, figurent parmi les initiés à la Franc-maçonnerie.

³⁷ Les deux tiers des membres de deux loges havraises sont en effet des armateurs et des capitaines de navire.

³⁸ Au moment du pic du nombre d'esclaves traités par les Havrais (7500 en 1787) Allegre est le vénérable de la loge *La Fidélité*.

³⁹ Voir : Eric Saunier, « L'espace caribéen : un enjeu de pouvoir pour la Franc-maçonnerie française », *REHMLAC*, vol. 1, n° 1, mai-novembre 2009, p. 43-56.

Cat⁴⁰, des positions esclavagistes qui sont le point de vue dominant des élites rouennaises. Elles sont renforcées dans les deux villes portuaires, à partir des années 1780, par la sensibilité que manifeste la presse alors naissante. Au Havre, le *Journal du commerce* est en effet dirigé par Le Picquierre, un journaliste qui se fait le chantre des positions esclavagistes⁴¹ tandis que le *Journal de Rouen*, via les annonces et les « Variétés », devient l'espace médiatique destiné à exposer les thèses esclavagistes fondées sur l'idée de l'infériorité esthétique et morale des noirs. Sous la Révolution, Havrais et Rouennais, même s'ils leur arrive d'être parfois contestés par quelques esprits forts⁴², tous étrangers à la nébuleuse négociante cependant⁴³, expriment avec force par le biais de délégations et de pétitions leur refus de voir le droit de vote étendu aux libres de couleur. Ils soutiennent activement le Constituant Jacques-François Begouën qui, après avoir été le porte-parole de l'opinion esclavagiste havraise en défendant peu avant la Révolution « la loi de la nécessité »⁴⁴ (celle de préserver la traite au nom de l'intérêt des habitants des ports de l'Atlantique), défend les positions du lobby négrier au sein du Comité des députés extraordinaires (ou Comité Colonial) où il trouve le soutien du manufacturier rouennais Pierre-Nicolas de Fontenay⁴⁵.

Le succès de ces positions esclavagistes est aussi largement entretenues par la présence d'une population de migrants originaires des Antilles et d'Afrique⁴⁶ dans l'ensemble du tissu social et dont le rôle contribue à entretenir un dialogue avec les acteurs africains de la traite ce qui, à l'évidence, contribue à ancrer la conscience des intérêts négriers dans les mentalités havraises⁴⁷.

⁴⁰ Le docteur Le Cat expose ses conceptions justifiant l'esclavage dans le *Traité de la couleur de la peau humaine en général, de celle des negres en particulier et de la métamorphose d'une de ces couleurs en l'autre, soit de naissance, soit accidentelle* Amsterdam, 1765, in-8°. Voir : Madeleine Pinault-Sorensen, « Le regard de quelques membres de l'Académie de Rouen sur les noirs au temps des Lumières » ?, (dir.) Eric Saunier, *Les abolitions de la Normandie aux Amériques*, p. 85-105.

⁴¹ Il est l'auteur le 15 février 1790 d'une « Lettre à M. à Mr Brissot de Warville » (Bibl. Mun. Rouen, 12 p. in 4°. Norm 1286 4).

⁴² Parmi celles-ci figurent le naturaliste l'abbé Dicquemare et surtout sa nièce Marie Le Masson Le Golf. Sur ce sujet, voir : Hervé Chabannes, « Entre prise de parole et occultation : les intellectuels havrais, la traite des noirs et l'esclavage », *La Revue du Philanthrope n°4*, PURH, à paraître 2013.

⁴³ La propagande des Amis des Noirs s'étant prioritairement adressée au monde négociant pour le convaincre des dangers menaçant l'économie coloniale en raison d'une trop grande pratique de la traite, les milieux négociants ont souvent fourni, comme le montrent les exemples de Laffond de Ladébat à Bordeaux ou de Missy à la Rochelle, une part non négligeable des milieux abolitionnistes. Sur ce dernier, voir la mise au point récente de Pascal Even : Pascal Even, « Un armateur ami des Noirs : Samuel de Missy », (dir.) Mickaël Augeron et Olivier Caudron), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*, p. 215-223.

⁴⁴ Bibl. Mun. Rouen. « Précis sur l'importance des colonies et sur la servitude des Noirs suivi de Observations sur la Traite des Noirs », Versailles, 1789, 50 p. in-4°.

⁴⁵ Voir : Eric Saunier, *La Traite des Noirs et l'esclavage à Rouen du siècle des Lumières au temps des abolitions*, Fascicule Histoire, n°40, CREA, 27 p.

⁴⁶ Un index de près de 1000 de ces migrants forcés a pu être établi à partir de l'exploitation des registres paroissiaux et des registres de désarmement des bateaux. Voir : (dir.) Erick Noël, *Dictionnaire des gens de couleur dans la France moderne*, Collection Bibliothèque des Lumières, p. 358-472.

⁴⁷ Voir : Sylvie Barot, « Présence noire au Havre sous l'Ancien régime : première approche à partir des sources locales », (dir.) Eric Saunier, *Figures d'esclaves*, Rouen, PURH, Collection « Histoire et patrimoine », 2012, p. 39-57.

Certes, cette présence antillaise ne donne pas toujours lieu à des phénomènes de stigmatisation. On trouve même parfois, parmi les quelques parcours de vie que l'on peut reconstituer, au Havre et à Rouen, des migrants forcés qui, comme Louis Kaincouta et Romain Panjou, connaissent une certaine ascension sociale. Le premier, arrivé sur *Le Trésorier* de la côte d'Or via Le Cap et Port-au-Prince à 10 ans, serviteur du négociant Legrand, après l'avoir accompagné dans ses fréquents séjours parisiens, se marie en 1792 à la fille d'un marchand de bois, puis devient maître perruquier. Citoyen actif et garde national, il se retrouve à Paris sous la Restauration en rentier cossu venu témoigner pour un acte de notoriété⁴⁸. Dans la déclaration qu'il doit faire le 3 décembre 1777 au tribunal de l'Amirauté de Rouen, le second, Romain Panjou se présente comme affranchi en 1770 et devenu maître de la corporation des basdestamiers⁴⁹.

Cependant, et l'obligation de déclaration faite à Panjou le rappelle, la présence antillaise suscite une réaction d'hostilité liée aux préjugés véhiculés par l'anthropologie des Lumières et à la défiance du pouvoir face à cette population que la liberté donnée par les « contraintes » de l'Edit de 1315⁵⁰ rend d'autant plus inquiétante. Devant cette inquiétude, la loi de 1738, en retirant l'obtention de la liberté automatique, donne le signal d'une stigmatisation qu'accroît la mise en place de la police des Noirs par Sartine (1777) interdisant l'accès des noirs sur le territoire et les concentrant dans des « dépôts des noirs » parmi lesquels se trouvent ceux de Rouen et du Havre⁵¹. Les responsables de ce dernier expriment dans leur correspondance⁵² une forte méfiance envers cette population carcérale, méfiance qui, à l'évidence, reflète le sentiment dominant des Havrais.

La fragilité du capitalisme havrais et l'intéressement de trois ports : l'émergence d'un modèle régional

Naturelle, influente dans les sociétés havraise et rouennaise, la traite haut-normande revêt des aspects originaux liés à sa présence dans une ville où les élites négociantes se sont affirmées tardivement et à son mode d'organisation fondée sur la complémentarité de trois ports, Honfleur étant devenu avec l'apogée négrier de 1783 le port de secours qui permet de faire face à l'engorgement du port du Havre.

Une première singularité, qui contribue à la distinguer des traites nantaise, bordelaise et rochelaise, émerge dans les aspects géographiques⁵³ et humains de

⁴⁸ Voir : Sylvie Barot, « Présence noire... », (dir.) Eric Saunier, *Figures d'esclaves*, p. 53-57.

⁴⁹ Voir : Eric Saunier, *La Traite des Noirs et l'esclavage à Rouen...*, Fascicule Histoire, n°40, CREA, 27 p.

⁵⁰ L'Edit du 3 juillet 1315 promulgué par Louis X stipule que « selon le droit de nature, chacun doit naître franc », d'où l'impossibilité d'être esclave dans le royaume de France.

⁵¹ Les dépôts des noirs se situent dans les prisons de la Conciergerie à Rouen et de l'Arsenal au Havre.

⁵² AMLH, Fonds de la marine. Boîte 151. Police des Noirs, (1777-1788).

⁵³ Voir la carte établie dans : Eric Saunier, «Le Havre, la traite transatlantique et l'esclavage... », *Cahiers de sociologie...*, 2010, p. 67.

la traite havraise liés à la faiblesse originelle du capitalisme commercial dans cette ville. Si les armateurs havrais mettent progressivement des pratiques qui montrent une capacité à rationaliser et à internationaliser cette activité⁵⁴ égale à celle des autres négriers, la géographie des sites de ventes qu'ils fréquentent montre une tendance exacerbée à se concentrer autour de la seule ville de Cap-François. Cette concentration témoigne, malgré l'élargissement progressif des marchés vers Léogane où se trouvent de nouvelles sucrières à partir des années 1780, d'une difficulté des armateurs havrais à étendre leurs intérêts vers de nouveaux marchés qui d'ailleurs sont souvent déjà investis par les négriers d'autres ports. La difficulté d'affirmation du capitalisme commercial havrais se concrétise à travers des aspects humains. Certes, le milieu négrier havrais présente quelques traits propres à ceux des autres ports de traite. Il en est ainsi du faible nombre de familles fortement engagées dans la traite (six maisons havraises concentrent ainsi 60% des armements négriers⁵⁵) et de la place qu'elles réservent au commerce triangulaire dans leur dispositif commercial colonial. Au Havre comme à Bordeaux ou à Nantes, les armateurs acceptent en effet la « règle » de ce commerce qui réprovoque toute idée de spécialisation.

Toutefois, à côté de ces quelques attitudes conformes aux comportements d'ensemble émergent quelques traits qui contribuent à singulariser les milieux négriers de la Cité océane. Un premier caractère du milieu négrier havrais est le grand nombre de « petits négriers », des armateurs qui, le plus souvent, tentent leur chance peu avant la crise révolutionnaire dans ce commerce juteux et garanti par la bonne connaissance des marchés de ventes d'esclaves à Saint-Domingue par les capitaines havrais. Ainsi, si les célèbres Bégouën⁵⁶ et Foache sont régulièrement présentés comme les figures représentatives du milieu négrier havrais, on doit souligner que ce dernier est pour moitié composé de négociants ayant armé entre une et trois expéditions en traite. Autre conséquence de la faiblesse structurelle du capitalisme négrier havrais : le milieu des armateurs havrais ne correspond pas à l'image historiographique d'un groupe cosmopolite⁵⁷ et ouvert aux élites protestantes⁵⁸. Les armateurs havrais sont en effet majoritairement des hommes originaires du Havre, souvent issus de

⁵⁴ Voir Édouard Delobette, « Les armateurs négriers anglais et Le Havre à la fin de l'Ancien Régime: internationaliser, rationaliser, délocaliser », *La Revue du Philanthrope* n°4, PURH, à paraître 2013.

⁵⁵ On rappellera sur ce point que, selon Olivier Pétré-Grenouilleau, 22 familles ont réalisé 23% du trafic négrier français au XVIII^e siècle (Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, p. 334). Pour les détails concernant les familles havraises engagées, voir nos articles : Eric Saunier, « Le Havre, la traite transatlantique et l'esclavage : la mémoire difficile d'une histoire nécessaire », *Cahiers de sociologie économique et culturelle*, n°47/48. *Représentations et mémoire de la période coloniale*, 2010, p. 41-69 ; « Le Havre, port négrier : de la défense de l'esclavage à l'oubli », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, n°11, 2007, p. 23-41.

⁵⁶ Voir Anne Fitte, « Jacques-François Bégouën-Demeaux, un négociant négrier à la Constituante », mémoire de maîtrise de l'université de Paris 8, 1995.

⁵⁷ Aspect particulièrement perceptible dans le milieu négrier nantais. A ce sujet, voir Olivier Pétré-Grenouilleau, *L'argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, collection « Histoires », 1996, 423 p.

⁵⁸ Réputation née de la forte présence des milieux protestants dans celui, pionnier, des armateurs négriers rochelais. Voir : Jean-Michel Deveau, *La traite rochelaise*, Paris, Karthala, Rééd. 2009.

familles arrivées dès le XVII^e siècle ou au moment du décollage économique des années 1740 et, s'ils eurent un rôle clé dans la modernisation des pratiques commerciales et dans l'extension des marchés négriers comme c'est le cas de Miles Barber et de Thomas Collow, négriers britanniques repliés au Havre à partir de 1785 en raison de la vigueur de campagne des abolitionnistes en Angleterre ou de difficultés commerciales⁵⁹, les étrangers sont peu nombreux parmi la population des armateurs négriers du Havre. Celle-ci compte également peu de figures importantes du protestantisme, à l'exception des Féray⁶⁰ ou du groupe de négociants qui met en place la nouvelle Compagnie du Sénégal en 1783. La traite dans une ville marquée par l'influence de la Contre-Réforme, reste largement le fait de familles catholiques.

A ces singularités humaines qui caractérisent le milieu négrier de la ville la plus impliquée dans la traite s'ajoute une autre singularité due au fonctionnement d'une traite en Basse-Seine qui intéresse directement trois ports. Nous avons souligné les solidarités économiques, culturelles, politiques qui unissent les élites rouennaise et havraise impliqués dans la traite. Or, du point de vue des solidarités générées par le commerce triangulaire, l'un des apports essentiels des recherches récentes sur le fonctionnement de la traite en Basse-Seine est de montrer la formation d'un bassin de main d'œuvre renforçant les liens entre les trois sociétés portuaires concernées occasionné par la traite, l'intérêt de l'étude de Florent Caillot sur l'origine des équipages maritimes négriers havrais⁶¹ étant de montrer l'affirmation d'un bassin d'emploi qui, organisé autour de la ville du Havre⁶², intègre progressivement Rouen et Honfleur.

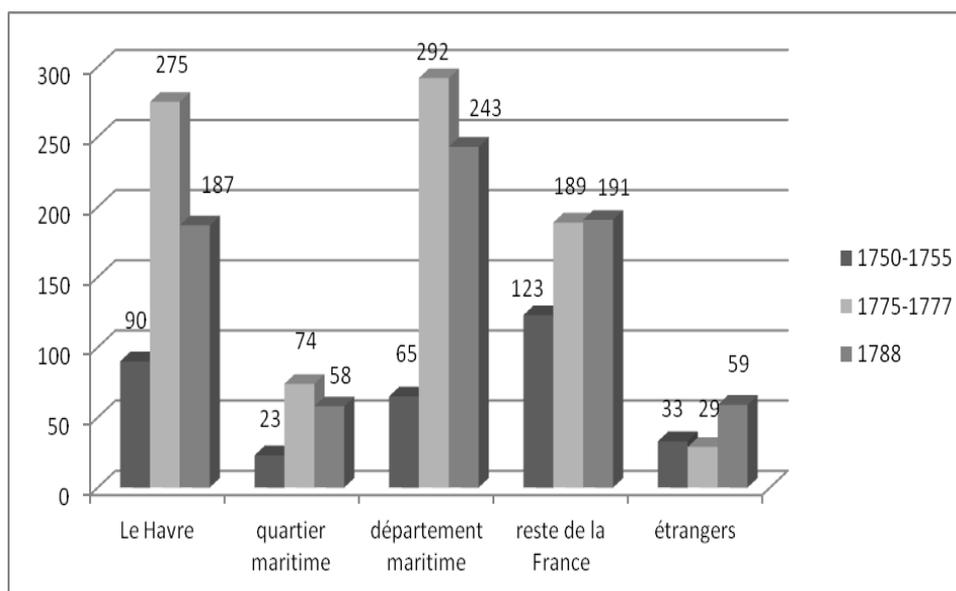
⁵⁹ Voir Édouard Delobette, « Les armateurs négriers anglais et Le Havre à la fin de l'Ancien Régime: internationaliser, rationaliser, délocaliser », *La Revue du Philanthrope* n°4, PURH, à paraître 2013.

⁶⁰ Sur cette famille de négriers, voir : Erick Noël, « Les Féray de la traite aux Barons d'Empire », *Cahiers du Centre Havrais de Recherche Historique*, n° 54 & 55, p. 191-222 ; p. 143-168.

⁶¹ Florent Caillot, « Les « premiers armements négriers » havrais (1749-1756) », mémoire de Master 1 de l'université du Havre, 112 p., 2010 ; « Les équipages maritimes des bateaux négriers havrais au temps de l'apogée de la traite (1775-1788) », mémoire de Master 2 de l'université du Havre, 380 p., 2011. L'étude analyse le recrutement de respectivement 334 marins entre 1749 et 1755, 859 de 1775 à 1777 et de 738 marins pour l'année 1788,

⁶² D'après cette étude, les Havrais fournissent entre le quart et le tiers du recrutement des bateaux négriers durant toute la période qui va de la fin de la Guerre de Sept Ans à l'apogée en nombre d'expéditions de 1788 (39), une aire de recrutement de 70 kilomètres autour du port s'affirmant peu à peu (on passe de 12 % des marins entre 1750 et 1755 à 25 % des marins pour les deux périodes suivantes).

**L'évolution des origines géographiques des marins
des équipages négriers havrais au cours du XVIII^e siècle.**



Dans le cadre d'une évolution du recrutement qui est caractérisée par la place croissante occupée par les marins originaires du département maritime du Havre/Cherbourg⁶³ aux dépens des marins malouins⁶⁴, c'est en effet Honfleur qui s'affirme clairement comme le creuset de main d'œuvre complétant le vivier havrais. Inexistant entre 1750 et 1755 (1,8 %), ce creuset représente un poids significatif en 1775 (6,2 % des marins) et atteint le chiffre considérable de 8 % de l'ensemble des équipages havrais en 1788. De façon moins spectaculaire, un creuset de recrutement rouennais émerge, avec 5% du total des équipages en 1788. Il confirme la propension des ports négriers normands à intéresser directement tout un pan des habitants de ces villes⁶⁵ et à créer entre eux des solidarités dont il conviendra d'approfondir tous les aspects.

⁶³ La proportion des marins originaires de ce département passe en effet de 26,4 % entre 1750 et 1755, à 42,6 % entre 1775 et 1777, et 40,8 % en 1788.

⁶⁴ Le rôle des équipages malouins (marins mais aussi chirurgiens) dans les premiers équipages négriers havrais est tout à fait remarquable. Ils fournissent en effet un nombre de marins proche de celui du Havre entre 1750 et 1755 (24,3 %) puis voit leur place s'affaiblir peu à peu : 6,2 % en 1775-1777, 8 % en 1788.

⁶⁵ Rouen appartient aux aires de recrutement secondaires, celles qui représentent moins de 5 % des marins mobilisés dans les équipages négriers. Certaines sont stables (Bassin de Paris, de Bretagne), d'autres reculent

Cette dernière remarque, à plus forte raison parce qu'elle a trait à des recherches très récemment engagées, nous invite à souligner l'utilité de continuer à investir ce chantier autour duquel de nombreuses pistes doivent être encore explorées. Qui était, à l'autre bout de l'échelle sociale, les armateurs honfleurais qui pratiquèrent dans le sillage des Havrais cette traite qui a investi également fortement l'espace public de cette ville⁶⁶ ? Quels sont les contours exacts de cette partie du négoce rouennais qui, à la fin de l'Ancien régime, suit la stratégie commerciale des Le Couteulx ? Quel fut la part exacte de leurs investissements dans les affaires havraises ? Telles sont quelques questions montrant la richesse de ce chantier. Elles nous rappellent également, comme l'a souligné récemment l'historien François Hartog⁶⁷ à quel point le travail de mémoire, s'il veut avoir une utilité sociale, doit être appréhendé comme le point de départ pour des recherches fondées sur des méthodes positivistes. Ce sont en effet elles, et elles seules, qui fournissent les vrais instruments permettant de progresser dans une réflexion collective.

Annexe : liste des travaux récents sur la traite en Basse-Seine

BA S. A., « La traite des noirs et l'esclavage aux colonies. L'opinion des Havrais de 1789 à l'abolition révolutionnaire de l'esclavage », mémoire de maîtrise de l'université de Rouen, 1988, 137 p.

BAROT Sylvie, « Présence noire au Havre sous l'Ancien régime : première approche à partir des sources locales » in E. Saunier, (dir.), *Figures d'esclaves*, Rouen, PURH, Collection « Histoire et patrimoine », 2012, p. 39-57.

« Migrations forcées, migrations oubliées », BARZMAN J. & SAUNIER E, (Dir.), *Migrants dans une ville portuaire : Le Havre (XVI^e-XXI^e siècle)*, Rouen-Le Havre, PURH, 2005, p. 69-72.

BRACHAIS L., « Une approche renouvelée de la traite havraise », mémoire de master 1 de l'université du Havre, 135 p., 2011.

« Une plantation havraise au temps du rétablissement de l'esclavage : Le Heleu, mémoire de master 2 de l'université du Havre, 229 p., 2012

CAILLOT Fl., « Les premiers armements négriers havrais (1749-1756) », mémoire de Master 1 de l'université du Havre, 112 p., 2010.

(Fécamp, Cherbourg et Dieppe) et quelques unes, comme Caen et Rouen, atteignent ou dépassent ce chiffre de 5%.

⁶⁶ En témoigne sa résonance dans les registres de la société populaire sous la Révolution : *Procès-verbaux de la Société populaire de Honfleur (Calvados) (juin 1791-février 1795)*, présenté et édités par Michel Biard, Editions du CTHS, 2011, 820 p.

⁶⁷ Voir : François Hartog, *Croire en l'histoire. Essai sur le concept moderne d'histoire*, Paris, Flammarion, 2013, 312 p.

« Les équipages maritimes des bateaux négriers havrais au temps de l'apogée de la traite (1775-1788) », mémoire de Master 2 de l'université du Havre, 380 p., 2011.

DELOBETTE Ed., « Ces messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830 », thèse de doctorat de l'université de Caen, 2005 ;

« La traite négrière au Havre aux XVI^e et XVII^e siècles », *Les ports normands : un modèle ?*, 1999, p. 79-96.

FITTE A., « Jacques-François Bégouën-Demeaux, un négociant négrier à la Constituante », mémoire de maîtrise de l'université de Paris 8, 1995.

FLAMEIN R., « Le négoce rouennais, la traite des Noirs et l'esclavage : de l'intéressement à la présence dans le débat public », *Figures d'esclaves*, Rouen, PURH, Collection Histoire et Patrimoine, 2012, p. 51-72.

FREBOURG H., « La formation de Joseph-Napoléon Sarda-Garriga », mémoire de Master 2 de l'université du Havre, 110 p., 2010.

GERMAIN M., « Les négriers havrais au XVIII^e siècle : approche culturelle d'une population », mémoire de maîtrise de l'université du Havre, 1998, 112 p.

LIEBART D., « Un groupe de pression contre-révolutionnaire : le Club Massiac sous la Constituante », *Annales Historiques de la Révolution française*, n°354, 2008/4, p. 29-50.

MAQUERLOT L., « L'opinion publique à Rouen et au Havre face aux questions de l'abolition de l'esclavage et de la traite des Noirs, 1783-1794 », mémoire de maîtrise de l'université de Rouen, 1997, 207 p. + annexes.

« Rouen et Le Havre face à la Traite et l'esclavage », *Esclavage, résistances, abolitions*, Paris, CTHS, 1999, p. 165-186.

« Les résistances au Havre de la Constituante à la Convention (1789-1794) », E. Saunier, (dir.), *Les Abolitions de la Normandie aux Amériques*, Le Havre, 2010, p. 15-85.

NOËL E., « Les Féray de la traite aux Barons d'Empire », *Cahiers du Centre Havrais de Recherche Historique*, n° 54 & 55, 1996, p. 91-122 ; 145-168.

SAUNIER E., « Les négriers et la franc-maçonnerie : les pratiques culturelles dans un port de traite ». Le Havre à la fin du XVIII^e siècle, in M. DORIGNY, (dir.), *Esclavage, résistances, abolitions*, Paris, CTHS, 1999, p. 139-151.

« Le Havre, port négrier : de la défense de l'esclavage à l'oubli », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, n°11, 2007, p. 23-41.

« La traite des Noirs à Rouen des Lumières au temps des abolitions », *Fascicule Histoire*, n°40, Agglomération de Rouen, 2010, 27 p.

« Le Havre, la traite transatlantique et l'esclavage : la mémoire difficile d'une histoire nécessaire », *Cahiers de sociologie économique et culturelle*, n°47/48. *Représentations et mémoire de la période coloniale*, 2010, p. 41-69.

SEBINWA N., « Le Havre au temps de la traite illégale : la traite des Noirs sous la Restauration, survivance d'un commerce prohibé mais soutenu », mémoire de maîtrise de l'université de Rouen, 1999, 340 p.

Ouvrages collectifs

(dir. NOËL E.), *Dictionnaire des gens de couleur dans la France moderne*, Genève, Droz, 2011. Les pages 358 à 472 présentent la population antillaise retrouvée dans les ports normands.

(dir. SAUNIER E.), « Villes portuaires du commerce triangulaire à l'abolition de l'esclavage », *Cahiers de l'histoire et des mémoires de la traite négrière, de l'esclavage et de leurs abolitions en Normandie*, n°1, Le Havre, 2009, 240 p.

« Les abolitions, de la Normandie aux Amériques », *Cahiers de l'histoire et des mémoires de la traite négrière, de l'esclavage et de leurs abolitions en Normandie*, n°2, Le Havre, 2010, 240 p.

Figures d'esclaves : présence, paroles, représentations, PURH, collection Histoire et Patrimoines, 2012, 320 p.

(avec P. Eve), « Gouverner l'île Bourbon au temps de l'esclavage (1817-1824). Regards croisés », *Cahiers d'histoire et de la mémoire en Normandie*, n°3, Le Havre, 2012, 240 p.