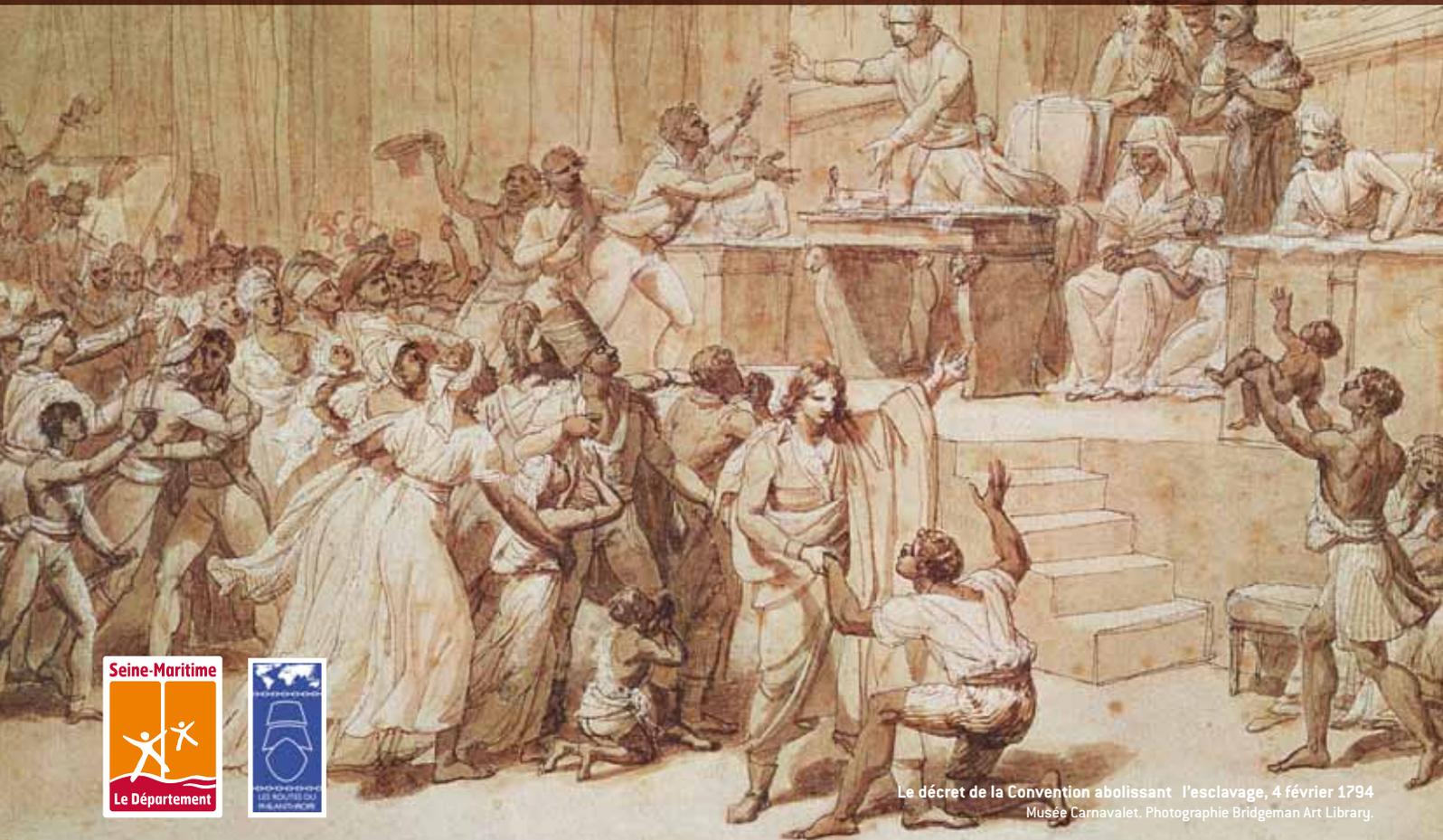


Histoire et Mémoires de la traite négrière, de l'esclavage, et de leurs abolitions en Normandie



Le décret de la Convention abolissant l'esclavage, 4 février 1794
Musée Carnavalet. Photographie Bridgeman Art Library.

EDITO

L'oubli, c'est le risque de la répétition

Le Département a engagé, dès 2005, une vaste démarche visant à défendre, valoriser et soutenir le devoir de mémoire et, ce, dans l'ensemble de ses dimensions.

- Mémoire des événements historiques où les droits fondamentaux de millions de femmes et d'hommes ont été bafoués.*
- Mémoire des conflits militaires, car le bruit des armes a toujours précédé la destruction et la douleur des familles.*
- Mémoire des luttes pour l'obtention des droits humains et sociaux qui sont le socle de notre démocratie.*

C'est pourquoi il est essentiel, pour un sujet comme celui de l'esclavage, d'avoir en mémoire combien cette pratique niait, au-delà de ses droits, jusqu'à l'humanité de l'individu.

Il faut se souvenir de la violence du déracinement, de l'humiliation de l'asservissement.

La liberté est un bien inaliénable. Et ce qui se pratiquait en Seine-Maritime, en France et ailleurs était une monstruosité morale, philosophique et humaine. Faire vivre le devoir de mémoire, c'est considérer que, sur ce sujet, le silence est insupportable et que dans l'oubli réside le risque de la répétition. Ce nécessaire travail n'est ni un acte d'accusation ni un acte de repentance, c'est, au contraire, la construction d'une mémoire vivante, d'une histoire partagée, qui doit impérativement s'inscrire dans les combats de notre temps. Car notre société est encore trop souvent travaillée par des représentations héritées de ces heures sombres. Refuser et combattre cet état d'esprit, c'est aussi refuser et combattre les inégalités d'aujourd'hui.

Cicéron disait de l'Histoire qu'elle était l'institutrice de la vie. C'est cet esprit qui anime cette conférence et cette exposition : susciter, chez les jeunes générations, l'intérêt et la curiosité et surtout contribuer à faire naître en eux une certaine idée de la citoyenneté, une citoyenneté instruite de la diversité de nos origines et de nos cultures, une citoyenneté éclaircie des vérités du passé. Ils seront, ainsi, des citoyens éclairés, c'est-à-dire des femmes et des hommes non seulement conscients de leurs propres droits, mais sensibles et attentifs au respect des droits de chacun.

Didier MARIE

Président du Département de Seine-Maritime



La mémoire nécessaire d'une histoire oubliée

Entre le dernier tiers du XVII^e siècle, le moment du véritable démarrage de la traite transatlantique française et son déclin à la fin du XVIII^e siècle dû à la Révolution haïtienne (1791-1804), ce sont plus de 500 navires qui ont été armés dans les ports du Havre et d'Honfleur pour participer à ce commerce dont les premiers pas remontent à la fin du XV^e siècle.

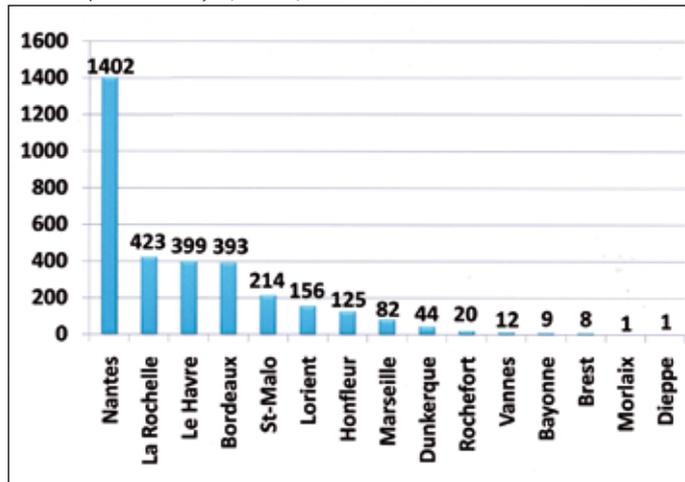
Elaboré par **Eric Saunier**
maître de conférence à l'Université du Havre

Ce nombre d'expéditions fait de la Basse-Seine, après le port de Nantes, la seconde porte de sortie dans le royaume de France pour ces bateaux que Mirabeau désigna, au début de la Révolution française, sous le nom de « longues bières flottantes »* en raison du caractère mortifère du transport des esclaves.

Considérable par le nombre d'expéditions et d'esclaves vendus par les capitaines de navire havrais dans les comptoirs africains (plus de 90 000), l'activité négrière des ports de Basse-Seine le fut aussi par sa durée. Près de deux siècles séparent le départ du premier bateau négrier du Bassin du Roy au Havre, à la fin des années 1660, de l'interception du *Philanthrope*, ce navire qui pratiquait encore en 1840 une traite qui était pourtant interdite depuis mars 1815. En étant l'un des tout derniers navires de traite français identifiés, et cela huit ans seulement avant le décret d'abolition de l'esclavage du 27 avril 1848, l'épisode du *Philanthrope* témoigne de la difficulté du principal port de traite de Basse-Seine à faire le deuil d'une activité que beaucoup d'habitants du Havre associaient à un temps de prospérité économique que la crise révolutionnaire avait interrompue.

L'importance du « fait négrier » en Basse-Seine et la longueur de son histoire contrastent avec la carence mémorielle dont elle est l'objet. Cet oubli se voit autant dans l'ignorance des Seinomarins face au passé négrier de leur région que dans le traitement médiatique dont Le Havre, pourtant devenu le second port de traite en 1789, est l'objet dans le contexte de regain d'intérêt pour l'histoire des ports négriers ayant accompagné le vote de la loi de mai 2001.

L'activité des ports de traite français (1713-1792)

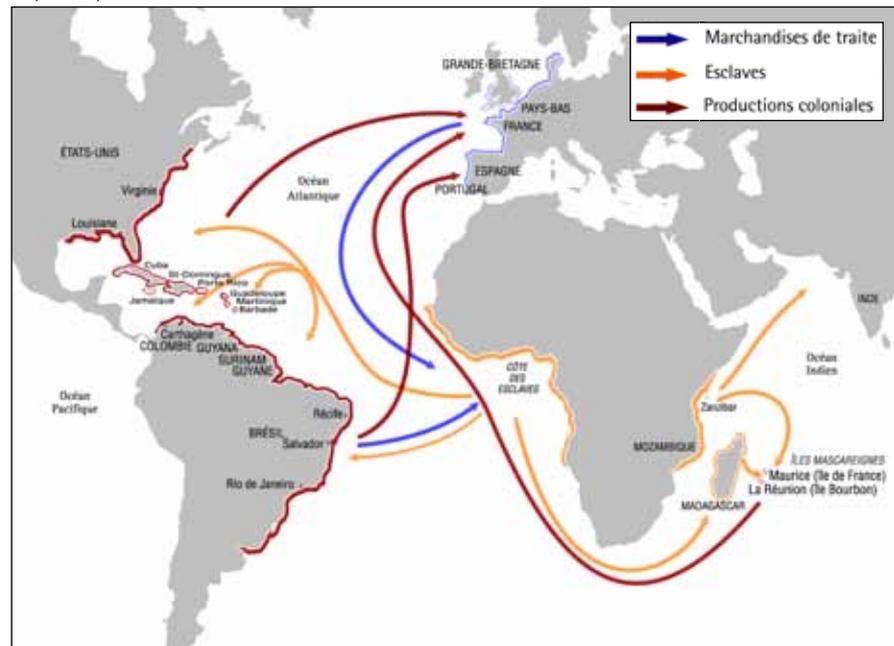


L'oubli du passé négrier de la Basse-Seine s'explique aisément. Sa principale raison réside dans les effets des destructions de la Seconde Guerre mondiale. A la différence des autres ports de traite, Le Havre, détruit par le bombardement des 6 et 9 septembre 1944, voit son passé négrier privé des supports visuels dont on sait l'importance pour le maintien d'une mémoire collective.

Explicable, cet oubli oblige à faire un travail de mémoire. Il est d'autant plus nécessaire que l'effacement de la mémoire négrière empêche la Cité de disposer d'un pan important pour réfléchir à son évolution. La présence d'Antillais au Havre et à Rouen dès le XVIII^e siècle, l'entrée de la question de l'esclavage dans le débat public, toutes deux dues à la pratique de la traite, ont en effet fortement contribué à la construction des représentations du monde colonial dans les sociétés.

La naissance et l'affirmation de la traite des noirs en Basse-Seine : entre rencontre naturelle et opportunité économique régionale.

Les ports européens et la traite des noirs



6. Gauvin, Abécédaire de l'esclavage des noirs, Dapper, 2007.

On associe généralement l'histoire de la traite française au développement des grands ports disposant d'une ouverture directe sur l'océan Atlantique et le continent américain, lieu de destination des bateaux armés pour le commerce triangulaire.

Or, face à Nantes et à Bordeaux, des villes qui atteignent respectivement 70 000 et 100 000 habitants à la fin du XVIII^e siècle, face au port de La Rochelle dont l'ouverture directe sur l'Atlantique explique le rôle pionnier qu'il joua en France dans le développement de la traite des noirs, la présence de deux ports moyens (Le Havre et Honfleur comptent 20 000 et 10 000 habitants) aux 3^e et 7^e rang du trafic négrier peut surprendre et cela d'autant plus que ces ports sont ouverts sur la Manche qui se situe au cœur du conflit franco-anglais lorsque débute vraiment la traite des noirs dans le royaume.



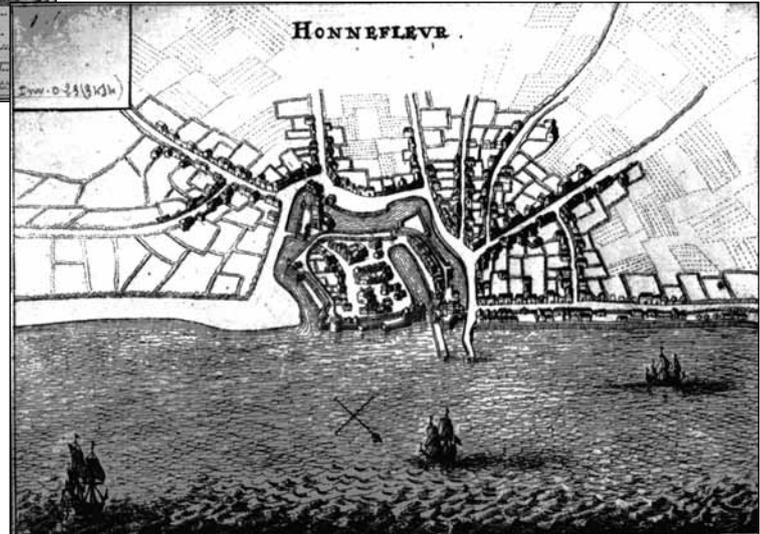
Coll. Ch. Chabrierie

Havrais des côtes africaines et leur présence ancienne aux Antilles. Le Havre, qui répondit tardivement au projet voulu par la monarchie lors de sa fondation d'être un grand de commerce face à l'Angleterre (il faut attendre la seconde moitié du XVII^e siècle pour voir la pêche à la morue entraîner une dynamique économique), a vu s'affirmer, dès la première moitié du XVI^e siècle, une vocation de port d'expéditions tourné vers le Brésil où la monarchie caressait l'espoir de contrarier les intérêts portugais. De là émerge un milieu de marins havrais familiers des routes de l'Atlantique et aussi, du Cap Vert à Sao Tome, des escales africaines d'une traite qui se développe après la prise de

Malgré ces handicaps, la Basse-Seine, où la traite des noirs est tôt encouragée par l'ouverture au Havre des bureaux de la Compagnie des Indes Orientales puis de la Compagnie du Sénégal* en 1673, disposait d'atouts qui permettent le démarrage précoce de cette activité, composante du commerce colonial vers les Antilles dominé par la droiture*. Celle-ci bénéficie en effet de la protection donnée par le système de l'Exclusif* et présente l'avantage d'être moins coûteuse que la traite des noirs qui nécessite au fil du temps des bateaux de gros tonnages et mobilise des capitaux importants pour une longue période.

Le premier atout est la connaissance de longue date par les

Honfleur au XVIII^e siècle

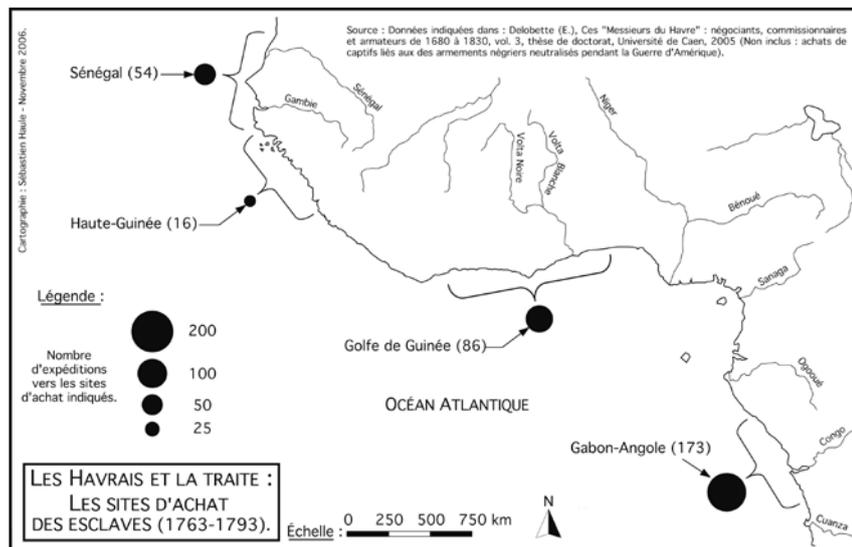


P. Dardel, Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle, Rouen, 1966.

Gorée en 1678.

Outre ses marins, Le Havre bénéficie aussi d'une présence humaine ancienne aux Antilles. Dès le début de la politique de colonisation des Antilles impulsée par Richelieu, nombreux sont les Havrais, colons ou « engagés »*, qui s'installent « aux Îles ». Ainsi avant même que la monarchie ne décide d'affranchir ce commerce des contraintes imposées par les compagnies à monopole*, en 1716/1717, les Havrais possédaient des plantations de sucre à Saint-Domingue et de café en Martinique.

La présence du pays de Caux, arrière-pays riche tant sur le plan agricole qu'industriel grâce à l'activité cotonnière contrôlée par les négociants de Rouen, est un autre atout qui va faciliter l'implication des deux ports normands dans la traite. Les productions agricoles, plus encore « les indiennes »*, permettent d'acquérir sans difficulté la pacotille* qui est la monnaie d'échanges nécessaire durant l'escale africaine pour acheter les esclaves embarqués sur les bateaux de traite.



La fonction attribuée par la monarchie aux ports de la Manche dans le conflit franco-anglais constitue aussi un atout. S'il provoque les bombardements du Havre en 1694 puis en 1759, ce port, devenu une frontière maritime, est considéré sur le plan économique comme étant la « pointe septentrionale du système transatlantique » par la monarchie soucieuse de contrer l'hégémonie de l'Angleterre sur tous les plans. Face à Liverpool et à Bristol, grands ports de la traite anglaise, la présence d'un trafic négrier au Havre, port français le plus proche, devient une nécessité par les liens que crée ce commerce avec le continent africain. À la fin du XVIII^e siècle, la satisfaction de la monarchie de voir les Havrais accueillir des négriers anglais qui se replient dans cette ville en

partie en raison de la contestation de la traite dans ce pays qui sera le premier à l'abolir en 1807 montre l'atout que constitue in fine la position géographique des ports de la Basse-Seine dans l'affirmation de la fonction négrière.

Etat de la traite :	suris	suris	suris
	my Boucarac 100	de Traite 200	my sine 150
e Nègres	25	2	28
e Nègres avec 18 enfants	76	1	46
e Nègrillons	10		5
e Nègrilles	6	1	1
e Bœufs et vaches	191	47	103
Mesures de marchandises			
De ris blanc	373		
Présents faits aux rois et femmes de Chef de Consommations pour la traite A compter a l'orient au départ		5	17

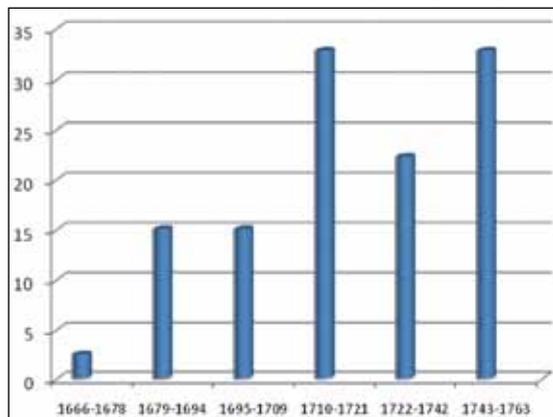
Arch. Privées

C'est pourtant la conjoncture économique régionale qui, sous le règne de Louis XVI, transforme la Basse-Seine en espace de traite de première importance. Au moment où le ministre Vergennes décide, devant les crises répétées dont est victime la droiture après la guerre de Sept Ans (1756-1763), de favoriser la traite des noirs par une politique de primes sur la vente des esclaves (1784 et 1786), au moment également où l'enrichissement des armateurs havrais leur permet de pratiquer davantage ce commerce, la crise de l'industrie cotonnière conduit nombre de négociants et de manufacturiers de Rouen à recentrer leur activité vers le commerce antillais. Le désastreux traité de libre-échange signé en 1786 avec l'Angleterre accélère ce mouvement qui aboutit à permettre au Havre d'enregistrer, en 1787 et en 1788, des records annuels pour le nombre d'expéditions (30) puis d'esclaves vendus (7 500).

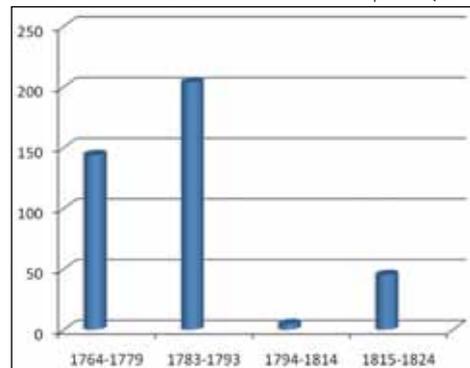
La Traite en Basse-Seine : un « modèle original »

Le contexte dans lequel s'inscrit le développement de la traite en Basse-Seine, caractérisé par la fragilité économique initiale des armateurs du Havre et par une affirmation tardive, donne naissance à un modèle de développement négrier dont l'originalité émerge, d'une part dans les aspects de traite havraise, d'autre part dans son organisation générale construite sur la complémentarité entre les ports de Rouen, du Havre et de Honfleur.

L'évolution de la Traite havraise à travers le mouvement des expéditions [1666-1763]



L'évolution de la Traite havraise à travers le mouvement des expéditions [1764-1824]



L'activité négrière du Havre présente, en comparaison des autres ports de traite, une originalité certaine. Elle réside en premier lieu dans l'évolution du nombre d'expéditions. Alors que celle des autres ports de traite français montre une affirmation progressive et régulière, la traite havraise se singularise par un rythme accidenté, par une affirmation spectaculaire pendant les dernières années de l'Ancien régime et par un déclin brutal en 1791.

Le démarrage de la traite des noirs au Havre est prometteur. Au temps de la traite organisée par les compagnies à monopole, Le Havre, avec 30 expéditions, est le second port de traite, après La Rochelle. C'est le résultat de la maîtrise immédiate des circuits de la traite et de l'arrivée trop tardive de ses négociants sur les marchés antillais qui s'alimentent surtout du commerce en droiture.

Toutefois, après ces débuts prometteurs, Le Havre bénéficie moins que d'autres ports de traite de la plus grande liberté donnée au commerce antillais en 1716. Après un pic d'expéditions en 1719-1720, la période qui sépare celui-ci de la fin de la guerre d'Indépendance des Etats-Unis (1776-1783) témoigne d'une faible activité négrière au Havre. Le rythme de la traite havraise ne dépasse pas deux expéditions par an jusqu'en 1745 et se situe au-dessous de dix au moment de l'envol négrier qui suit la récupération de Saint-Domingue par la France à la fin de la Guerre de Sept ans (1763).

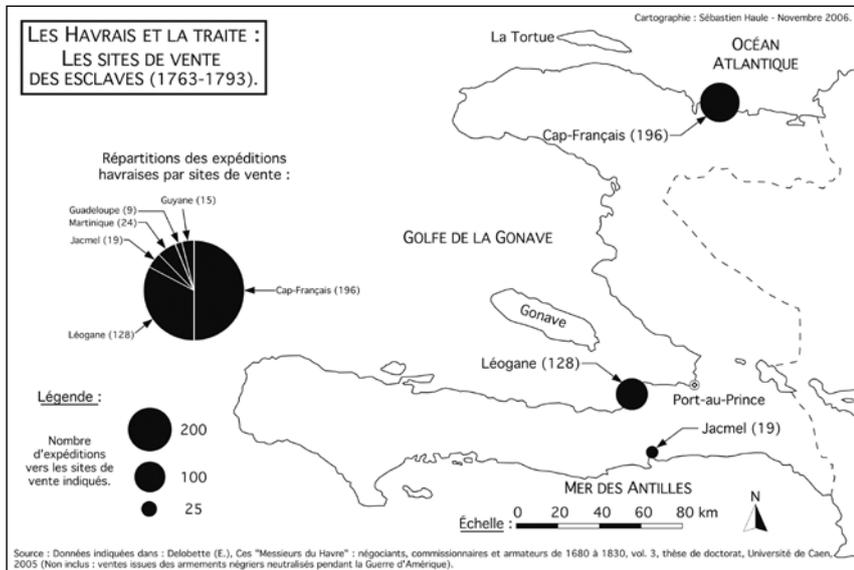
Cette période de langueur contraste avec le décollage remarquable de la traite havraise entre 1783 et 1791, moment où l'on enregistre 192 expéditions, soit 25 par an. Presque la moitié des expéditions havraises fut donc réalisée en huit ans. Ce décollage est stoppé très brutalement par les troubles de Saint-Domingue, déclenchés à l'été 1791. Ses effets sont en effet majorés en raison de la concentration de la moitié des intérêts havrais autour de Cap-François, l'épicentre de la révolte qui conduira à la naissance d'Haïti.



E. Lescot, Haïti : images d'un soulèvement, Orphie Ed., 2004.

La forte concentration des intérêts havrais autour de Cap-François est la seconde originalité de la traite havraise. Plus de la moitié des ventes d'esclaves organisées par les Havrais se sont en effet déroulées dans cette ville. C'est le nouveau signe de la fragilité originelle des moyens havrais car cette concentration montre qu'il faut attendre l'apogée de la fin du XVIII^e siècle pour voir les planteurs havrais placer leurs intérêts vers l'Ouest et le Sud de Saint-Domingue où ils installent de nouvelles sucrières et des caféières.

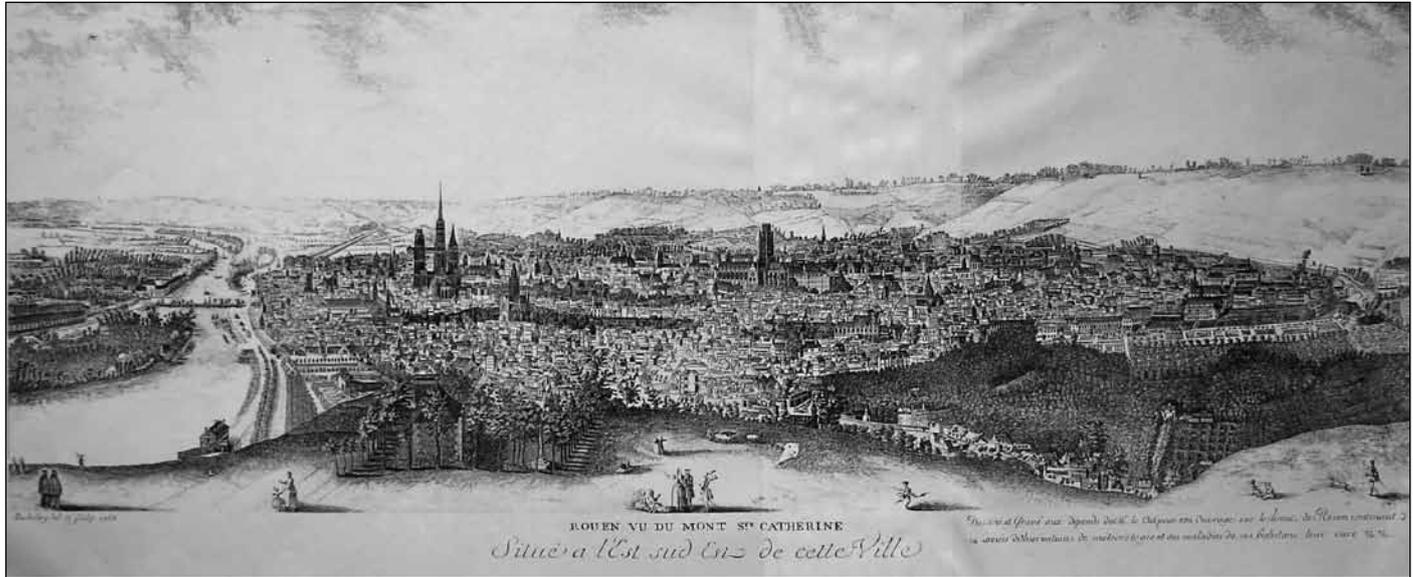
La faiblesse des capitaux havrais, comparée aux moyens dont disposent négriers nantais et bordelais, fait émerger une autre originalité. Elle a trait aux aspects humains du milieu négrier. L'étude de la cinquantaine de maisons négrières montre certes des pratiques ordinaires. Les armateurs et capitaines havrais impliqués dans la traite, soit un groupe de 200 à 300 personnes, en bons adeptes d'une mondialisation qui n'attendit pas la fin du XX^e siècle, développent leur activité de traite dans le cadre d'un commerce fondé sur la mixité des investissements. Moins développé que la droiture dans leurs affaires, le développement de la traite leur permet de répondre aux difficultés croissantes de ce commerce. Ce qui singularise ce milieu est en fait le faible nombre de grands négriers. Six maisons havraises seulement ont concentré 60% des armements en traite et, à l'inverse, plus de la moitié des négriers havrais le furent pour une ou deux expéditions. Dans un tel contexte, le cosmopolitisme prêté aux négriers (particulièrement marqué à Nantes) est affaibli. S'ils jouent un rôle important dans la dynamique havraise en internationalisant cette traite (les Barber), ou en créant de nouvelles liaisons vers Tobago (Collow), les négriers étrangers, Anglais pour la plupart, sont peu nombreux. Malgré une présence protestante (les Féray, les Massieu de Clerval), la traite havraise est aussi surtout l'affaire de négociants catholiques installés de longue date, comme les Foäche et les Begouën, qui dirigent deux des principales maisons havraises.



Si l'identité du « Havre négrier » dessine les contours d'un modèle original, celui-ci le doit également à une organisation territoriale reposant sur le rôle nécessaire de trois villes. A la différence de Bordeaux et de Nantes, la fragilité originelle du Havre entraîne un développement fondé sur une force co-active dans laquelle Le Havre fournit originellement un savoir-faire et une maîtrise des marchés, Rouen les capitaux et où Honfleur joue le rôle de port de secours.

Les chiffres d'expéditions font émerger l'importance du Havre. Rouen fut pourtant indispensable pour que s'affirme la fonction négrière du grand port normand, et cela même après la consolidation du milieu négociant du Havre devenu le troisième port colonial à la fin du XVIII^e siècle.

L'importance de Rouen dans la traite des noirs émerge dès la naissance de la Compagnie du Sénégal. Bien qu'établie au Havre en 1673, celle-ci ne comprend que des Rouennais. En janvier 1716, c'est Rouen et non Le Havre qui est désigné, avec La Rochelle, Bordeaux et Nantes, pour être autorisé à se livrer librement au commerce antillais. Si ce droit est étendu en 1721 aux négociants du Havre, la décision doit à la capacité de son port d'accueillir les bateaux de gros tonnages. Les Havrais restent les facteurs des capitalistes rouennais. Ces derniers commandent les allées et venues des allèges* qui acheminent du Havre à Rouen les productions liées au trafic négrier.



Coll. Ch. Chabrierie

Après cette date, dans un contexte où les « rouenneries » fournissent la moitié de la pacotille, l'intéressement de Rouen reste décisif. Il est renforcé par les unions matrimoniales, comme celle qui lie les Foäche aux Le Couteux et aux Helot. Au milieu des années 1760, les Rouennais investissent ainsi dans la Compagnie de Guyane qui a en charge la traite et le commerce de la gomme sur les côtes africaines et guyanaises.

L'apogée havrais des années 1780, loin de consacrer uniquement la montée en puissance des armateurs havrais, ne peut se comprendre sans connaître l'apport de familles rouennaises qui, comme les Le Couteux, utilisent des maisons négrières havrais (les Ruellan) pour déplacer leur activité dans ce commerce lucratif. Les années 1780 confirment l'importance d'un 3^e partenaire, Honfleur, importance qui contribue à singulariser le système négrier de Basse-Seine. Ce port, centre de négoce vers le Canada, l'Afrique et les Açores, dispose d'un potentiel de pilotes et de corsaires qui lui ont permis de participer à la traite des noirs dès ses premiers pas. Toutefois, c'est après 1780 qu'il devient un port de secours nécessaire pour empêcher un ralentissement de l'activité négrière lié à l'encombrement du port du Havre dont les capacités d'accueil sont restées modestes.

De la présence de la Traite à la présence de l'esclavage

Importante économiquement, la traite des noirs en Basse-Seine l'est aussi par le rôle qu'elle joue dans l'évolution des mentalités. Elle s'accompagne en effet d'une présence d'Antillais et introduit des comportements et des débats nouveaux, nés de l'esclavage qu'elle nourrit.

L'un des intérêts des recherches récentes sur les migrations forcées liées à la traite dans les ports normands est de mettre concrètement en lumière l'importance de la présence des noirs venus des Antilles dans le tissu social.

Au Havre, où plus de 900 fiches précises ont été établies, l'identité de ces migrants ramenés sur des bateaux de droiture pour « apprendre un métier » ou « connaître les arts de la France », laisse apparaître, à côté des domestiques (un tiers), un large éventail de métiers, notamment dans le monde de l'artisanat et des professions maritimes et portuaires. On retrouve ainsi plus de 50 noirs dans les équipages, dont la moitié participe même à des voyages de traite.

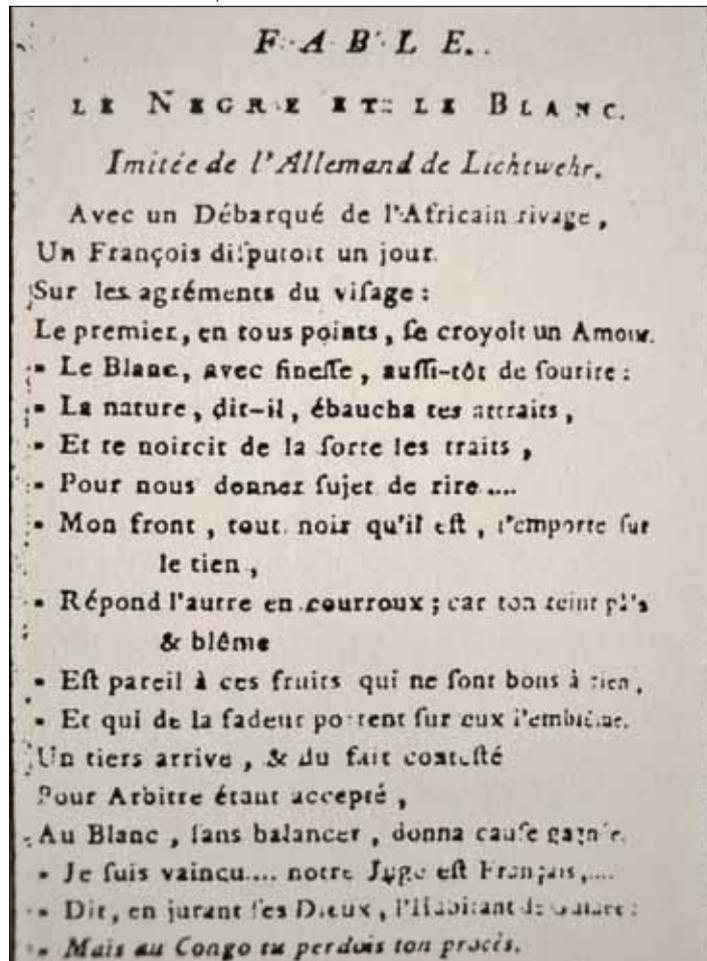
Installés au Havre, les Antillais le furent aussi à Rouen où leur présence, diffuse également, s'accompagne de parcours variés. Si la plupart restent cantonnés dans des statuts subalternes, quelques-uns, comme Romain Panjou arrivé apprenti et devenu maître badestamier (fabricant de bas), connaissent une ascension sociale.

L'effet le plus important de cette présence antillaise due à l'esclavage aux colonies est cependant de faire naître des tensions dans les villes haut-normandes. Elles sont accentuées par les préventions dont fait preuve le pouvoir à l'encontre de ces hommes et de ces femmes arrivés malgré eux. La migration des Antillais à peine naissante, l'édit royal de 1738 retire l'obtention automatique de la liberté que garantissait l'édit de 1315 aux individus présents dans le royaume. L'édit de 1738 contribue déjà à les faire regarder comme des êtres inférieurs. Un nouveau palier est franchi en 1777 quand le ministre Sartine établit la Police des Noirs. La décision, qui interdit l'accès du territoire aux hommes de couleur et invite à les concentrer dans les « dépôts des noirs », est la réponse de la monarchie devant l'inquiétude que suscitent ces arrivées de plus en plus nombreuses. Au Havre et à Rouen, c'est dans les prisons de l'Arsenal et de la Conciergerie que s'entassent nombre de ses noirs qui, comme Michel Cavalier, attendent un réembarquement pour les Antilles.

commandant de maintenir l'esclavage pour éviter la ruine des villes négrières.

Au Havre, ville enrichie récemment par le commerce colonial, ce discours trouve un écho remarquable. Il bénéficie des relais classiques, comme la feuille de commerce *Le Courrier Maritime*, mais s'épanouit également dans des lieux moins attendus. Les Fracs-maçons havrais, au moment où leurs frères parisiens sont nombreux à entrer dans la Société des Amis des Noirs*, ouvrent volontiers les loges aux négriers, confiant même en 1787 la direction des travaux de la loge *La Fidélité* au chef d'une prospère maison négrière (Jean-Baptiste Allegre).

Dans ce contexte d'unanimité des sociétés rouennaise et havraise autour des positions esclavagistes, les menaces que fait peser la Révolution sur celle-ci à partir de l'été 1789 en soulevant la question du droit de vote aux libres de couleur* et du bienfondé de l'esclavage vont permettre de voir s'exprimer celles-ci avec efficacité. Jacques-François Begouën de Meaux doit en partie son influence à la Constituante aux appuis et au grand nombre de pétitions qu'il reçoit des assemblées municipales et des sociétés politiques du Havre et de Rouen. Dans les principales instances économiques promues par la Révolution comme le Comité colonial, soutenu par le Rouennais Pierre-Nicolas de Fontenay qui y défend ardemment l'Exclusif, il devient le porte-parole de ceux qui refusent aussi bien la citoyenneté aux libres de couleur que l'abolition de l'esclavage.



Abolir l'esclavage : un combat difficile

Dans ce contexte, le combat abolitionniste progresse lentement. Des positions critiques peuvent toutefois être décelées dès le milieu du siècle des Lumières dans l'expression de sentiments dits « négrophiles ». Ainsi, le docteur Le Cat, qui justifie pourtant l'esclavage, trouve « les Nègres estimables, bien bons & bien plus judicieux que nous ».

L'expression des positions contre l'esclavage commence cependant après la publication de *l'Histoire philosophique et politique dans les deux Indes* de l'abbé Raynal en 1770. Au Havre, l'abbé Dicquemare [1733-1789], dans les développements que le *Naturaliste* consacre à l'albinisme des noirs, tient des propos qui condamnent clairement l'esclavage, « fruit du brigandage, de la piraterie, de la guerre, de l'injustice, de la misère extrême ou de l'imbécillité de celui qui jamais y consentit ». La Révolution arrivant, malgré l'union des négociants des deux villes autour de la défense de la traite, les positions abolitionnistes gagnent du terrain. Fils d'un négociant de Rouen, le peintre Lemonnier [1743-1824], dans *L'Esprit du Commerce*, une œuvre qu'il présente devant l'Assemblée de la Chambre de Commerce en 1791, propose une allégorie de la place occupée par les quatre continents dans le commerce (qu'il est sensé exalter) sans ambiguïté. On y voit l'Afrique, plaquée contre le piédestal de la statue de Mercure, repousser ses enfants et les abandonner à l'esclavage que le peintre considère comme une figure de honte.

Malgré l'existence de cette œuvre, les positions abolitionnistes sont encore rares. En 1792, il ne filtre pas de critique de l'esclavage dans les débats qui animent les sociétés politiques et les Jacobins, au Havre, semblent éluder le sujet.

C'est la première abolition, imposée par la déclaration de Santhonax en août 1793 à Saint-Domingue puis par le décret de la Convention

L'Esprit du commerce, Lemonnier, 1791



Chambre de commerce de Rouen

Fête de l'Abolition à Rouen, 10 Ventôse - an II



Gardes nationales

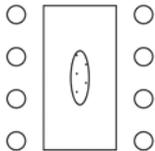


Enfants des écoles

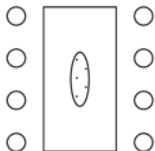
Vieillards de l'hospice et orphelins

Jeunes gens pauvres

Veuves et épouses



Brancard supportant une citoyenne âgée de 101 ans portée les sans-culottes et des jeunes filles



Brancard supportant un vieillard âgé de 82 ans porté alternativement par les agents de l'Hospice et les membres de la Société populaire

Mariés

Administrateurs, divers

Société populaire et d'Emulation



du 4 février 1794 qui provoqua deux fêtes à Rouen et au Havre, qui est le premier moment décisif dans l'avancée des thèses abolitionnistes, surtout à Rouen où la traite revêt un aspect économique moins vital.

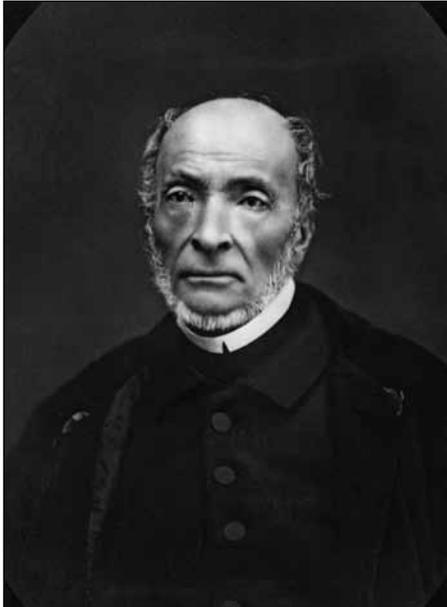
A partir de cette date, les positions abolitionnistes, si elles ne sont pas toujours explicitement exprimées, suscitent la sympathie des milieux cultivés. Nouvelle venue sur la scène associative rouennaise, la *Société Libre d'Emulation* (fondée en 1792) correspond sous le Directoire avec *La Décade Philosophique*, le journal où sont exposées les thèses favorables aux noirs.

Sous la Restauration, avec l'ambiguïté créée par une situation dans laquelle l'interdiction de la traite cohabite avec l'autorisation de l'esclavage, en raison aussi du progrès du libéralisme politique à Rouen, un second tournant est opéré et la presse change de camp. Les feuilles de l'opposition libérale, comme *La Nacelle*, ouvrent leurs colonnes à des textes qui, comme le *Précis sur la Traite des Noirs* (1823) d'Edouard Corbière dénonce la traite comme « la plus affreuse violation du droit des gens et le trafic le plus humiliant pour l'espèce humaine ». Corbière, marin, journaliste, écrivain – il est considéré comme le père du roman maritime – publie également, près de dix ans plus tard, le roman *Le Négrier* (1832) dans lequel il décrit avec réalisme la violence des bateaux de traite.

Bien que vivant au Havre depuis 1828, il ne dit mot de la traite dans le *Journal du Havre* dont il est pourtant le rédacteur. Dans cette ville, qui a renoué avec la traite (40 expéditions furent armées au Havre de 1815 à 1824), la montée des thèses abolitionnistes est beaucoup plus difficile. Nombre d'écrits de Havrais en témoignent, comme ceux de l'ancien commissaire de la marine Pierre-Philippe Urbain Thomas (1776-1854). Placé idéalement en raison de son passé d'Ordonnateur de l'Île de la Réunion entre 1817 et 1823, il est l'auteur, après son retour au Havre en 1825, de trois écrits : *Statistique de la Réunion* (1828), *De L'Affranchissement des Noirs dans les colonies intertropicales* (1829) et *Les Souvenirs d'un vieillard* (vers 1850). Il fait preuve dans chacun d'eux d'une vision des noirs et de positions sur l'esclavage qui diffèrent peu de celles qui s'épanouissaient dans les milieux académiques et dans la presse rouennaise au XVIII^e siècle.

La Route des abolitions : une voie pour la mémoire de la traite en Basse-Seine.

Victor Schoelcher



Arch. Larousse, Photographie Bridgeman Art Library.

L'importance économique de la traite et l'influence de cette première présence noire dans la société à Rouen et au Havre obligent à faire un travail de mémoire. Il s'avère délicat dans une région qui souffre plus qu'ailleurs des destructions ayant affecté le bâti urbain. Les lieux de mémoire sont peu nombreux. La Maison de l'Armateur au Havre, qui appartient à Martin-Pierre Foäche, est un support inestimable mais isolé. Le patrimoine pictural n'est guère plus riche. A Rouen, le tableau de Lemonnier fait figure d'exception et, s'agissant de la description du port négrier du Havre, un seul tableau, *Vue du port du Havre* [1773, Hubert Robert], évoque furtivement ce passé.

Maison de l'Armateur



Coll. Privée E. S.

Devant cette difficulté, une solution peut apparaître. Elle réside dans une exploitation judicieuse de la mémoire des lieux où vécurent les abolitionnistes qui, par les hasards de la vie et des carrières, furent nombreux en Normandie. Le pasteur Guillaume de Félice, affecté à Bolbec en 1828, est assurément une figure majeure de l'abolition. Membre actif de la Société française pour l'Abolition de l'esclavage, il est l'auteur d'une œuvre de premier plan, *Emancipation immédiate et complète des esclaves*. Appel aux abolitionnistes [1846] dans laquelle, à l'exemple des abolitionnistes anglais, il milite pour une abolition immédiate et pour la mobilisation de l'opinion publique.

Vue du port du Havre



L'œuvre réalisée 1773 est la seule à faire référence à la présence noire dans cette ville. Elle comporte un marin noir nu-pieds sur un affût de canon près de la tour François 1^{er}.
Arch. Dép. de Seine-Maritime

La proclamation du 27 avril 1848 fut l'œuvre de Victor Schoelcher mais celui qui fut envoyé pour proclamer l'abolition à la Réunion fut Sarda-Garriga qui appartient fortuitement au patrimoine abolitionniste haut-normand. L'ancien secrétaire de Benjamin Constant et l'ami de François Arago qui arriva à la Réunion préoccupé de pérenniser le système colonial échoua en effet à Mesnil-sur-l'Estrée en 1863, où il acheta le prieuré de Heudreville et où il vécut jusqu'à sa mort survenue en 1877. Du pasteur de Felice au « proclamateur de l'abolition à l'Île de la Réunion », il y a donc là un réel potentiel immatériel qui est peut-être le biais par lequel la mémoire de l'histoire de ce passé négrier particulièrement oublié pourra être entretenue.

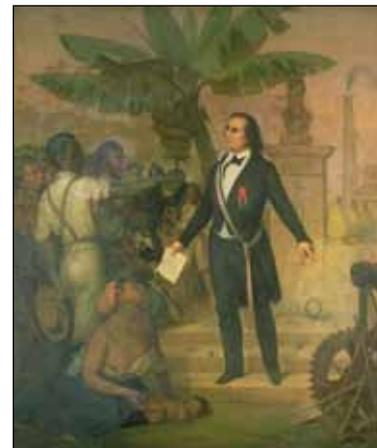
Sous la monarchie de Juillet, Alexis de Tocqueville (1805-1859), l'auteur de *De la Démocratie en Amérique*, après avoir découvert la condition inhumaine des esclaves lors d'un voyage en Amérique avec Gustave de Beaumont (mai 1831 - février 1832), devint aussi l'une des figures de proue du combat abolitionniste. Membre de la Société française pour l'abolition de l'esclavage élu député de la Manche en 1834, il participe aux commissions abolitionnistes de 1838 à 1843.

Guillaume de Félice (1803-1871)



Arch. Bolbec

Sarda-Garriga (1808-1877) émancipant les esclaves à La Réunion le 20 décembre 1848



Peint par Alexandre Garreau - Musée Quai Branly, Photographie Bridgeman Art Library.

Repères chronologiques

- 1441 Retour des premiers esclaves noirs au Portugal
- 1642 La traite des noirs est autorisée par un édit de Louis XIII
- 1670 Colbert accorde la liberté de commerce avec les Îles dans le cadre des activités de la Compagnie des Indes.
- 1673/1674 Installation de la Compagnie du Sénégal au Havre
- 1678 Prise de Gorée
- 1716/1717 Lettres patentes du Roi permettant aux principaux ports français, dont Rouen, de « faire librement la Traite des nègres » sans recours aux compagnies
- 1721 L'autorisation est étendue au Havre
- 1756/1763 Guerre de Sept Ans. La France récupère Saint-Domingue
- 1764 Mise en place de l'Exclusif limité. Début des crises du commerce en droiture
- 1784/1786 Politique de primes de l'Etat en faveur de la Traite
- 1788 Fondation de la Société des Amis des Noirs
- 22-23 août 1791 début de la révolte de Saint-Domingue
- Septembre 1791 L'Assemblée constituante entérine le refus du droit de vote aux « libres de couleur ».
- 4 février 1794 Décret d'abolition de l'esclavage voté par la Convention.
- 20 mai 1802 Rétablissement de l'esclavage et de la traite par Napoléon I^{er}.
- 1^{er} janvier 1804 Naissance d'Haïti
- 1807 Le Royaume-Uni et les Etats-Unis abolissent la traite
- 29 mars 1815 Interdiction définitive de la traite des noirs en France
(il faudra trois lois de 1817 à 1831 pour l'interdire totalement)
- 1815 Le Congrès de Vienne adopte la « déclaration sur l'Abolition de la traite des nègres ».
- 1833 L'esclavage est aboli dans les colonies britanniques
- 1834 Création à Paris de la Société Française pour l'Abolition de l'Esclavage
- 27 avril 1848 Décret d'abolition de l'esclavage en France par Victor Schoelcher

Glossaire

- **Allège** : embarcation de faible tonnage remontant la Seine entre Le Havre et Rouen pour acheminer les marchandises à charger ou à décharger des bateaux de gros tonnage
- **Compagnie à monopole** : structure commerciale contrôlée par l'Etat permettant la traite contre le paiement d'un droit versé à la Compagnie des Indes d'une valeur de 5% des retours.
- **Compagnie des Indes orientales ou Compagnie française pour le commerce des Indes orientales** : compagnie créée par Colbert en 1664 dont l'objet est de « naviguer et négocier depuis le Cap de Bonne-Espérance presque dans toutes les Indes et mers orientales ».
- **Compagnie du Sénégal** : compagnie créée en 1673 à la demande de Louis XIV visant directement à pratiquer la traite négrière.
- **Droiture** : dans le commerce antillais, la droiture relie directement les ports européens aux ports d'Amérique. Il présente l'avantage de mobiliser des bateaux de faible tonnage pour une rotation de trois mois.
- « **Engagé** » : désigne au XVII^e siècle les ouvriers agricoles venus de France qui travaillent pour les colons. Ces derniers, dans le cadre d'un contrat de trois ans, les nourrissent et leur donnent des gages en échange d'un travail très dur. .
- **Exclusif** : système commercial dans lequel le négociant doit vendre exclusivement aux planteurs de leur métropole. L'Exclusif dit « intégral » est le cadre du développement du commerce colonial jusqu'à la fin de la guerre de Sept Ans (1756-1763) qui voit suivre un assouplissement de l'Exclusif (1764)
- « **Indiennes** » : toiles de coton dont la fabrication et le commerce sont majoritairement aux mains des Rouennais (« rouenneries »).
- **Le Cat (1700-1768)** : chirurgien en chef de l'Hôtel-Dieu, il publie en 1765 à Amsterdam : *Traité de la couleur de la peau humaine en général, de celle des nègres en particulier et de la métamorphose d'une de ces couleurs en l'autre, soit de naissance, soit accidentellement.*
- **Libres de couleur** : partie de la population noire arrivée aux colonies avec la traite transatlantique ayant acquis la liberté. Ils sont 30000 à Saint-Domingue, parfois propriétaires d'esclaves.
- **Mirabeau** : fondateur avec Clavière et Brissot de la Société des Amis des Noirs, il emploie l'expression « longues bières flottantes » pour désigner les bateaux de traite dans un célèbre discours prononcé le 1er mars 1790 au club des Jacobins
- **Pacotille** : ensemble des produits emmenés d'Europe pour être échangés en Asie.
- **Société des Amis des Noirs** : première société abolitionniste française fondée sur le modèle anglais 1788. Elle prône une abolition progressive et vise à influencer les milieux politiques.

Pour en savoir plus : travaux publiés sur la traite et l'esclavage 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, à paraître en 2011. (Disponible en DVD : Association Réunionnaise, volume 104, coffret 1, septembre 2010). « 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 Lucie, « Une approche renouvelée de la traite havraise », mémoire de master 1 de l'université du Havre, 135 p., 2011.

CAILLOT Fl., 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.

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.

FITTEA., « 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, Colloque organisé en mai 2010, à paraître aux PURH, 2012. (Disponible en DVD : Association Réunionnaise Culture et Communication, volume 104, coffret 1, septembre 2010).

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 », 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.

Collectifs

(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 » à paraître aux PURH, collection Histoire et Patrimoines, à paraître en 2012. [DVD, Volume 104, 4 coffrets, Association Réunionnaise pour la culture, septembre 2010].

[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.

Documents exposés dans le cadre de l'exposition :

Archives municipales du Havre :

Etat général des Nègres, le 20/09/1814, sur la sucrerie de monsieur Théodore Boyvin. (AMLH : 49 Z 107).

Dénombrement des nègres d'habitation, suivi du dénombrement des nègres de caféier, du dénombrement des bestiaux et des meubles (AMLH : 49 Z 108).

Lettre de Jean Levasseur, gouverneur de l'île de la Tortue à son cousin concernant les « engagés blancs » et noirs [1646] (AMLH : 49 Z 6).

Etat de la valeur des esclaves (AMLH : 49 Z 120).

Certificat de décès sur le bateau Alligator (AMLH : 49 Z 150).

Facture de quatre paniers de faïence (le Havre), compte de vente des marchandises (Saint-Marc), facture concernant le sucre et l'indigo (AMLH : 49 Z 151).

Etat de ce qui reste à rentrer de la vente de la cargaison du navire négrier Alligator, 22/04/1793. (AMLH : 49 Z 149).

Registre des navires partis et arrivés au port du Havre [1763/1788]. (AMLH : HH 69/70).

Mémoires sur les positions du négoce havrais face à la traite (AMLH : HH 68).

Arrêts du Conseil du Roi encourageant la Traite [1767-1814] Fonds de la marine. HH72.

Extraits de la Police des Noirs, [1777-1788]. Fonds de la marine. Boîte 151.

Archives départementales de Seine-Maritime :

216 B 207. *Transporter des esclaves. Plainte de François Roguin pour mutinerie* [La Douce Marie-Anne, 6/09/ 1764]

124 J9 Commerce. *Borderau de vente de 338 têtes de nègres par Foache, 2/11/1788*

216 BP 307. *procès Destrais contre le sieur Limozin*

219 BP 419, *affaire Stephens, agent pour Miles barber*

8 M 6. *Lettre du 31 mars 1821 sur la traite illégale*

J 1106. *Correspondance des Foäche (extraits)*

Seine-Maritime



Hôtel du Département
Quai Jean Moulin - 76100 Rouen
www.seinemaritime.net