

LA COMPAGNIE DES INDES ET LA TRAITE DES NOIRS AU XVIII^E SIÈCLE (1719-1770)

Le Duc de Noailles. ALLANT à Suda
 Du mois _____ N° 8 A L'ARMEMENT
 DEPARTEMENT DU POU LOUÏE

ROLLE de l'Équipage de la frégate Le Duc de Noailles
 du port de Tonnac, armé de 22 Canons, percé pour 24 - tirant d'eau
 chargé 14 - pieds, & non chargé 10 - pieds 2 - Pont 2 - Gaillard;
 appartenant à l'Administration des Indes - armé à Lorient
 par Monsieur de Lafranchère sous le commandement de Monsieur
 Capitaine de Vaisseau pour aller à Suda
 avec 3 - mois d'avance qui doivent courir du jour de la sortie de la frégate.....

NOMS, SURNOMS, DEMEURS ET QUALITÉ.	Age, Taille & Poids	Qualité de soldat ou d'officier du Roy	Classe de Solde	Année pour mois
<i>Premièrement</i>				
<i>Off. de Major</i>				
Guillaume François Duplessis Barbeau Capitaine à 150	40. h. 66.	Marchal des Logis de l'Armée de Suda		450.
Jean-Baptiste de Launay de Launay à 120	66. h. 90.	Lieutenant de Vaisseau		360.
André Dominique de Lorient à 20	26. h. 55.	à pied simple		270.
Lieutenant à 90				
Guill. Benoit de Lorient de Lorient	22. m. 60.	à pied		180.
P ^{re} Lignée à 60				
Joseph de Lorient à 20	24. m. 60.	à pied		60.
françois guilly de Lorient de Lorient à 20	25. m. 60.	à pied		120.

La Compagnie perpétuelle des Indes est fondée en 1719. Elle est liée à la Banque Royale, ce qui en fait une entreprise duale : elle appartient à l'État et à des acteurs privés, qui espèrent réaliser des profits.

La Compagnie des Indes est connue pour le commerce et les produits rapportés d'Asie (que l'on nomme les Indes orientales) et redistribués ensuite dans le royaume mais aussi en Europe. Une autre activité est moins connue, bien qu'elle soit conséquente : le commerce des esclaves, dans l'Océan indien (elle possède les îles de Bourbon et de France) et en Atlantique (vers les territoires qu'elle possède en Louisiane et Saint-Domingue par exemple, qui font partie des Indes occidentales).

Pour la Compagnie, la traite permet de diversifier ses activités, d'exploiter les territoires qu'elle possède, et de réaliser des profits.

Parmi les documents proposés dans ce dossier se trouvent des documents d'archives de la Compagnie réglementant le commerce des esclaves, les « gratifications » que reçoivent les marins des navires négriers ainsi que le rôle d'équipage du Duc de Noailles, frégate négrière.

Ces documents permettent d'aborder le système de la traite : les traversées, les lieux d'achat, les lieux de vente, la rétribution c'est-à-dire la « gratification » reçue par les marins (en fonction de leur statut, en fonction du nombre vendu), la mortalité des esclaves pendant la traversée... Ils illustrent en partie la constitution de l'empire colonial français et son fonctionnement (le système esclavagiste).

Au XVIIIe siècle en général, le port de Lorient participe, par le biais de la Compagnie, au commerce des esclaves. Entre 1723 et 1725, le port de Lorient est même l'un des tout premiers ports négriers du royaume, voire le premier. Les ports de Nantes, Bordeaux, Saint-Malo... participeront plus tard à cette activité.

Un exemple de navire de la Compagnie des Indes dans le commerce des esclaves :

le duc de Noailles

« Duc de Noailles » est le nom donné à une frégate de la Compagnie des Indes. Cette frégate a été armée en 1719 à Bayonne et désarmée en 1734 à Lorient. En 1723, elle est capturée par un vaisseau pirate (le Ruby), mais est rapidement récupérée (in DEMERLIAC Alain, *Nomenclature des navires français, 1715-1774*). Le Duc de Noailles a effectué cinq voyages entre Lorient, les comptoirs africains, les Antilles et la Louisiane et l'océan Indien (Madagascar, l'île Bourbon).

Le dossier proposé correspond au voyage réalisé entre 1724 et 1726. Le Duc de Noailles est alors une frégate de 180 tonneaux, armé de 20 à 22 canons, avec 66 hommes d'équipage.

Cette campagne de traite se fait sous les ordres de Guillaume-François Du Plessis Parscau. De Lorient, le navire rejoint le comptoir de Juda pour y acheter 363 personnes. Il se dirige ensuite vers le Cap Français pour y vendre les 334 esclaves qui ont survécu à la traversée.



Pour accéder aux archives numérisées sur le site *Mémoire des hommes*.



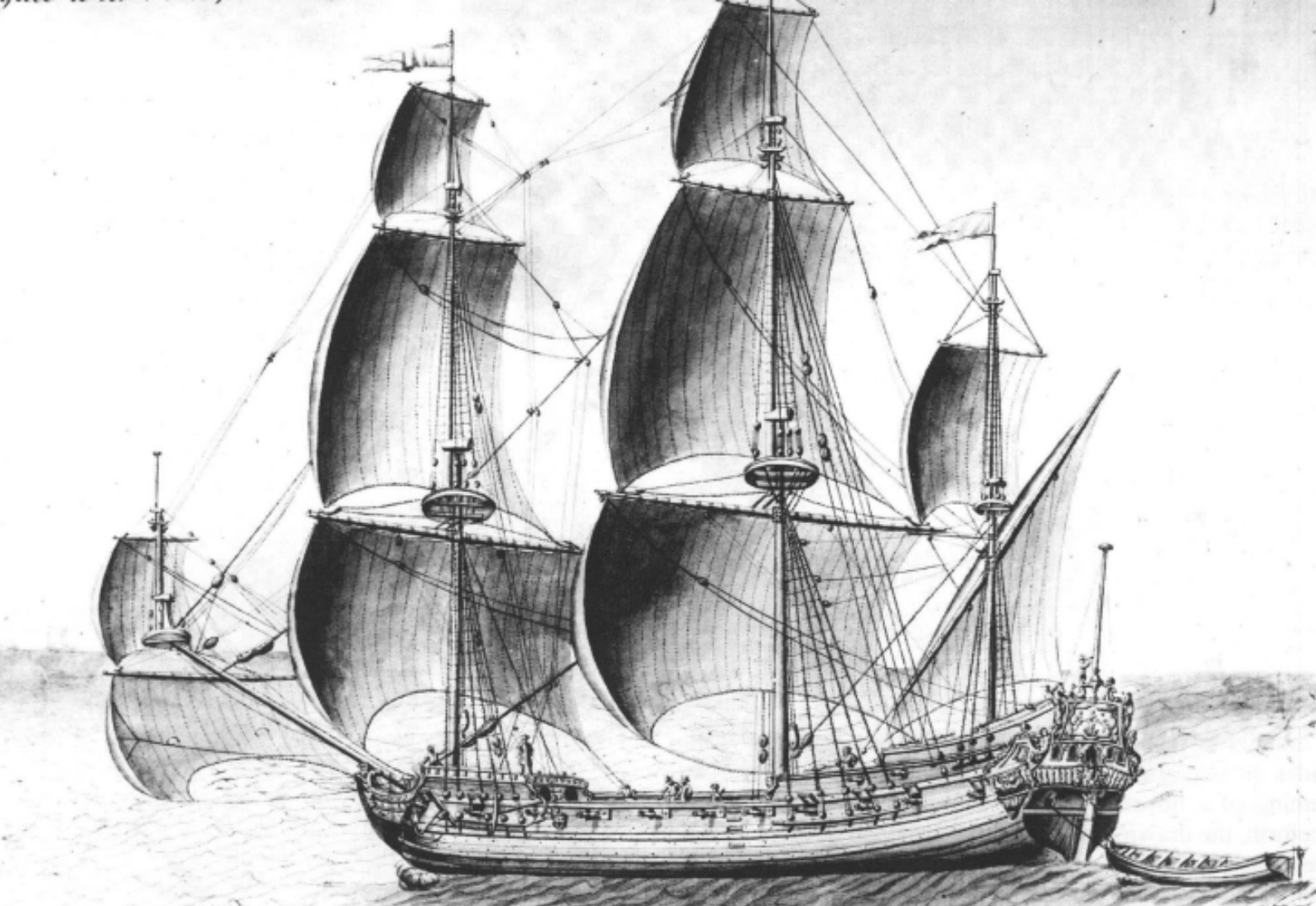
Source : Grand dictionnaire encyclopédique Larousse,
SHD Lorient

ORIGINE DU NOM DE LA FRÉGATE :

LE DUC DE NOAILLES

Le nom des navires, au XVIIIe siècle, est souvent inspiré de personnes contemporaines. Dans le cas présent, il s'agit probablement d'Adrien Maurice comte d'Ayen, né en 1678, fait duc de Noailles en 1704. Il a été gouverneur du Roussillon (1698), lieutenant général en 1706, capitaine des Gardes du corps en 1707. Remarqué lors de la guerre de la Succession d'Espagne (1702-1714), il accède à la dignité de Grand d'Espagne en 1712. À la mort de Louis XIV, le Régent (Philippe II d'Orléans) le nomme président du Conseil des finances (1715). Il essaie de réduire la dette laissée par Louis XIV (réductions de rentes, suppressions d'offices...). Il tente également de mettre en place un impôt proportionnel sur le revenu, mais sans succès. Il crée, en 1716, une Chambre de justice. En 1718, il

intègre le Conseil de régence. Il n'est pas favorable au système financier que propose John Law et s'oppose alors au Régent. Sa carrière continue après la fin de la régence en 1723, sous le règne de Louis XV (1715-1774) : maréchal de France en 1734, ministre d'État en 1743, ambassadeur en Espagne (1746). En 1756, il se retire de la vie publique. Il meurt en 1766.



Dessin d'une frégate de 26 canons, réalisé par Chabert le jeune (collection du Musée de la marine), in Gérard PIOUFFRE, *L'Aurore, frégate légère de 22 canons, 1697-1722*, Marine Edition & Réalisations, Bourg en Bresse, non daté, SHD Lorient, 4°/490

LA FRÉGATE

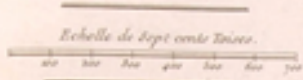
La frégate est un petit vaisseau armé pour le combat, dont les premiers exemplaires apparaissent au milieu du XVII^e siècle. Une frégate est équipée de rames (mais ce n'est pas une galère : les rames servent à manœuvrer lorsque les voiles ne peuvent être utilisées) et de voiles, qui comprend trois mâts. Elle est plus légère et plus rapide qu'un vaisseau. La frégate est généralement l'escorte d'une flotte composée de navires plus importants : elle va d'un vaisseau à l'autre pour distribuer les ordres, elle protège les convois et peut être utilisée pour attaquer les navires de commerce des autres nations. C'est un navire adopté dans plusieurs pays d'Europe.

La Compagnie des Indes, à ses débuts, utilise des frégates pour ses activités commerciales. Ces navires, armés sont donc à la fois des navires de

commerce et de combat. Par la suite, les navires de la Compagnie vont atteindre des dimensions plus adaptées à un commerce mondial : 600 tonneaux, puis 1 200 tonneaux. En revanche, les frégates sont très utiles pour le commerce négrier : elles sont en effet rapides et maniables, elles peuvent remonter les rivières ou fleuves.

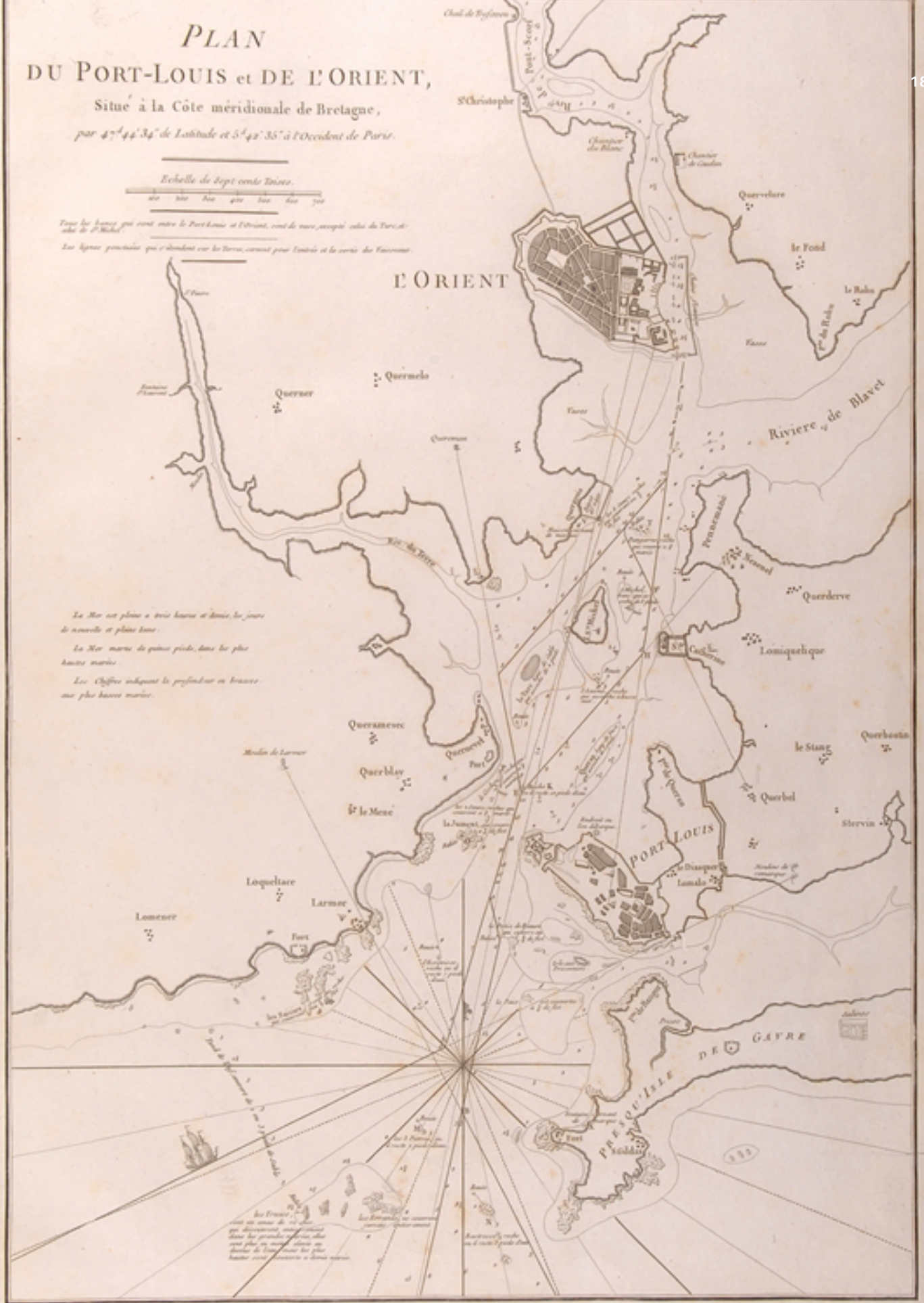
PLAN DU PORT-LOUIS et DE L'ORIENT,

Situé à la Côte méridionale de Bretagne,
par $47^{\circ}44'34''$ de Latitude et $5^{\circ}42'35''$ à l'Occident de Paris.



Tous les hauteurs qui sont entre le Port-Louis et L'Orient, sont de terre, excepté celle de Port-Louis, et celle de St. Michel.

Les lignes ponctuées qui s'étendent sur les terres, servent pour l'entrée et la sortie des Vaisseaux.



La Mer est plus à trois heures et demie, les jours de nouvelle et pleine lune.

La Mer monte de quinze pieds, dans les plus hautes marées.

Les Chiffres indiquent la profondeur en toises, aux plus hautes marées.

Les Vaisseaux qui sont dans le Port-Louis, sont de terre, excepté ceux de Port-Louis, et ceux de St. Michel.

Goult, Pecheux

Plan de Port-Louis et de Lorient, extrait du Neptune oriental dédié au Roi, par d'Après de Manneville, 1775, SHD Lorient, SHDBL-Inf-33.

LE PORT DE LORIENT ET LA COMPAGNIE DES INDES DANS LE COMMERCE DE TRAITE

Éléments de compréhension de la carte de la page précédente et des coupes ci-dessous :

Carte marine dont les parties complétées et renseignées se trouvent en rade de Lorient. La partie laissée en blanc ou avec quelques informations servant aux marins correspond à la terre ferme. Y sont notés des repères sur la terre ferme que les marins peuvent voir depuis le navire : ils savent alors où ils se trouvent. Parmi ces repères, on trouve des villages (Lomener, Locqueltace...), des édifices (un fort, une église...), des dangers potentiels comme la roche de l'Écrevisse ou les 3 pierres...


Les lignes en étoile (lignes de Rhumb) correspondent à une rose des vents : cela permet de calculer la route du navire afin de suivre la route idéale, en fonction des vents. Cette route idéale est tracée sur la carte, sous le navire dessiné en face de Lomener.

Les navires de la Compagnie des Indes sont construits ou réparés dans les chantiers de la Compagnie à Lorient : le chantier principal, délimité et protégé par les chaines flottantes et les extensions que sont les chantiers du Blanc et de Caudan.

La ville de Lorient

Le terrain de la Compagnie des Indes :

 les magasins et entrepôts

 les chantiers



LA TRAITE LORIENTAISE AU TEMPS DE LA COMPAGNIE DES INDES (1720-1770)

De 1720 à 1770, au temps de la Compagnie perpétuelle des Indes, la traite négrière est pratiquée à Lorient. (Ce commerce a continué après la disparition de la Compagnie perpétuelle jusqu'aux années 1780).

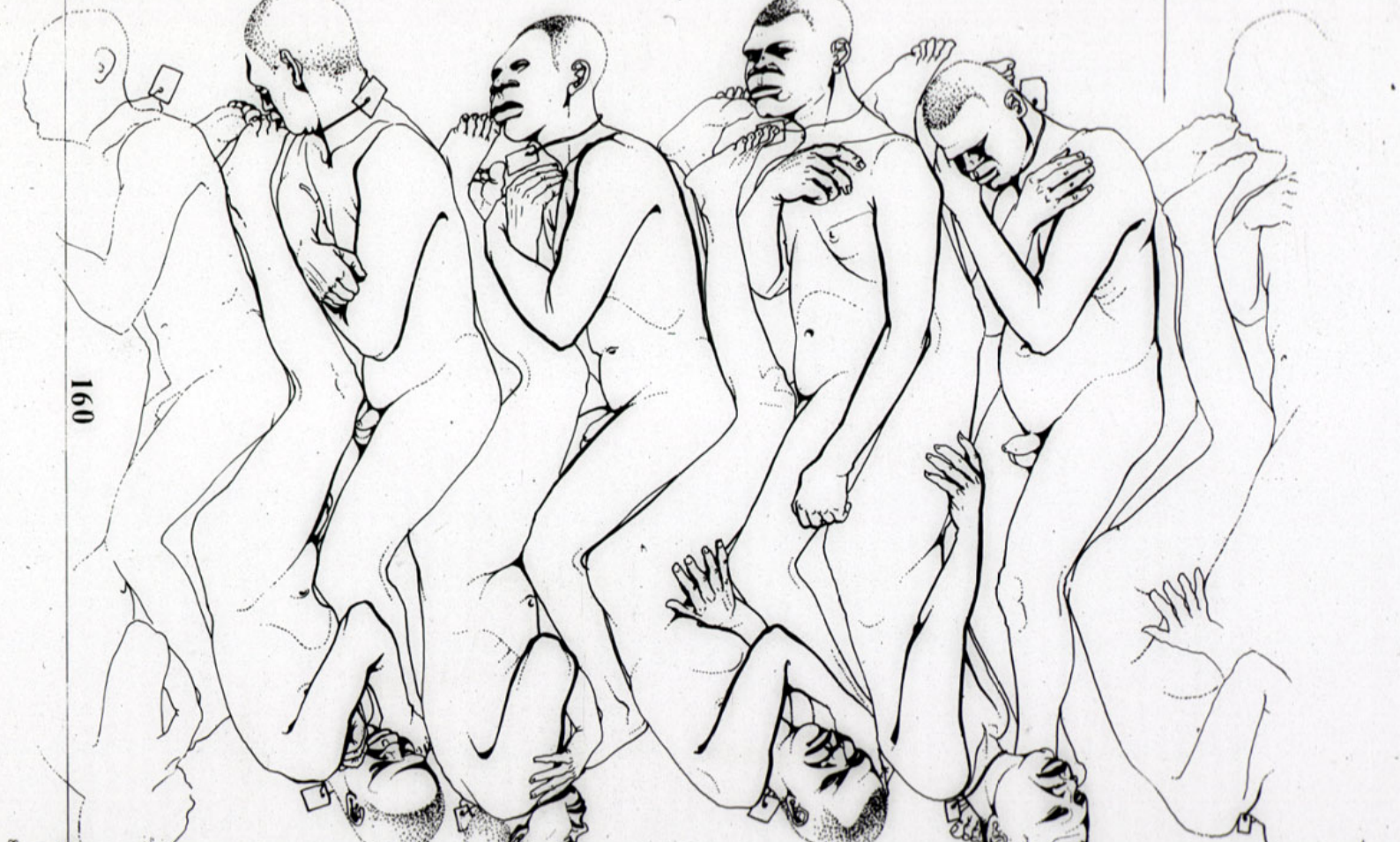
Entre 1723 et 1725, le port de la Compagnie est le premier port négrier du royaume : 42 navires négriers partent de Lorient, soit 14 en moyenne chaque année. Les esclaves sont destinés aux plantations antillaises, notamment Saint-Domingue (la traite est le monopole de la Compagnie dans cette île), la Martinique, la Louisiane. Une partie est dirigée vers les Mascareignes, c'est-à-dire l'île de France (actuelle île Maurice) et l'île Bourbon (île de la Réunion), qui appartiennent à la Compagnie des Indes. La majorité des esclaves provient d'Afrique de l'Ouest (côtes du Sénégal, Golfe de Guinée, côtes d'Angola).

Par la suite, les armements pour la traite diminuent : les ports négriers tels Bordeaux ou Nantes supplantent Lorient. Par ailleurs, la Compagnie perd certains de ses monopoles, dont Saint-Domingue. Il faut aussi prendre en compte que les territoires exploités par la Compagnie des Indes sont alors bien pourvus en esclaves, ce qui entraîne une chute de la demande. Cependant, de 1726 à 1739, 73 armements sont réalisés (environ 5 par an en moyenne).

A cette époque, les activités négrières de la Compagnie se déplacent vers les Mascareignes (lieux de vente et d'utilisation des esclaves), Madagascar et le Mozambique (achats). Cela permet de réduire les temps de traversée, donc les risques de mortalité et de pertes. Des esclaves sont toujours achetés en Afrique de l'Ouest pour être expédiés à Saint-Domingue.

Des années 1740 à 1770, la traite lorientaise souffre des deux conflits qui opposent la France et l'Angleterre (Guerre de Succession d'Autriche entre 1740 et 1748, puis la Guerre de Sept ans de 1756 à 1763). Seuls 28 navires sont armés en 30 ans (moins d'un navire par an en moyenne). En temps de guerre, en particulier contre la puissance maritime majeure de l'époque (l'Angleterre), le commerce maritime ralentit parfois considérablement. Des armateurs privés tentent alors leur chance : des administrateurs de la Compagnie utilisent les navires de la Compagnie pour leur propre compte (Gabriel Michel, correspondant de la Compagnie à Nantes, Mahé de la Bourdonnais gouverneur général de la Compagnie aux Mascareignes). Une autre explication tient au fait qu'au cours des années 1760, la Compagnie perd ses monopoles commerciaux (Gorée, Juda, Mascareignes...).

Enfin en 1769, elle perd son privilège du commerce des Indes et le port est repris par la marine.



BOUDRIOT Jean, *Négrier Aurore*, 1784, édité par l'auteur, 1984

LES NAVIRES NÉGRIERS

Ils transportent des captifs (environ 400 esclaves) aussi bien que des marchandises. Il y a peu de navires négriers réguliers, destinés uniquement à la traite : de la métropole aux lieux d'achats des esclaves, il faut transporter les produits et les métaux précieux qui seront échangés contre les esclaves, puis des lieux de ventes (Mascareignes, Antilles), sont chargés les produits (sucre, épices...) reçus en échange des esclaves.

La cale doit pouvoir accueillir suffisamment d'eau et de vivres : eau, riz, fèves, biscuits, viande salée, animaux vivants (poules, moutons...). En moyenne, il faut 40 kg de vivres par personne.

Le navire négrier de la Compagnie est très souvent une frégate, à l'image du Duc de Noailles. Selon N. Picote, il jauge en moyenne 295 tonneaux (180 tonneaux pour le Duc de Noailles).

Un équipement spécifique est installé pour la traite

L'entrepont (1,40 à 1,70 m. de hauteur) contient les parcs à esclaves : les hommes (à l'avant) sont séparés des femmes et des enfants. Allongés sur le côté, trois adultes peuvent tenir dans un mètre cube environ. Dans la partie centrale de l'entrepont, les captifs pouvaient être assis, les genoux repliés sous le menton. En moyenne, un adulte dispose de 83 cm de haut et 43 cm de large. Les esclaves sont enferrés par deux. Ils sont nus et sont directement installés sur les planches : l'inconfort et les blessures liés à ces conditions ajoutent au traumatisme de la capture.

Les marins des navires négriers redoutent les révoltes. Des précautions sont prises pour les empêcher ou les atténuer. Des objets contondants sont disposés sur des cloisons équipées de meurtrières. En cas de révolte, les cloisons sont dressées et interdisent l'accès des esclaves au pont. Une autre précaution est nécessaire : un filet est prêt à être déployé lorsque les captifs sont sur le pont, de façon à repêcher tout esclave qui tenterait de se jeter à la mer.

Un navire négrier embarque un plus grand nombre d'hommes : les marins habituels plus des hommes chargés de surveiller les esclaves (en moyenne 70 hommes).

La hiérarchie sur un navire négrier est identique à celle des navires de commerce : les officiers majors (6 en moyenne), les officiers marinières (13), les officiers non marinières (4), les matelots (35). Viennent ensuite les domestiques (le maître d'hôtel, le cuisinier, le valet), les novices (2), les mousses (7).

Participer à la traite négrière n'est pas ce que souhaite vraiment un marin, en particulier les officiers : il s'agit en effet de la « seconde navigation », moins noble, moins bien perçue et donc moins bien rémunérée que la « première navigation » (celle qui relie Lorient à l'Asie, qui transporte les produits nobles tels que les épices, soieries, porcelaines...). D'ailleurs, dix ans environ après les premières expéditions négrières, dont celle du Duc de Noailles, la Compagnie publie un règlement hiérarchisant les voyages (1733). La « première navigation » concerne « la Chine, le Bengale ou le Gange, Pondichéry ou la côte de Coromandel, Mahé ou la côte de Malabar, Moka, les îles de Bourbon et de France » tandis que la seconde est pour la traite (Madagascar, Bourbon, Antilles, Louisiane). Les officiers de la seconde navigation aspirent à rejoindre leurs pairs de la première. (Estienne René, *Les archives des compagnies commerciales et la traite : l'exemple de la Compagnie des Indes*).

Le capitaine doit savoir naviguer, mener un équipage, mais aussi avoir des compétences de négociateur (pour les épices, soieries... autant que pour les esclaves convoités).

Le chirurgien « soigne », sélectionne les captifs en Afrique, procède au marquage au fer chaud (fesse, sein, épaule ou flanc). Il les remet d'aplomb à l'issue de la traversée, avant la vente.

Présentation réalisée d'après :

NICOLAS Brigitte (s.d.), *Lorient, la Bretagne la traite, (XVII-XVIII siècles), Cahiers de la Compagnie des Indes*, n° 9 & 10, 2006 = pages 33-40 : N. Picote, *Lorient, la Compagnie des Indes et la traite*.

RÔLE D'ÉQUIPAGE DU DUC DE NOAILLES

Le rôle d'équipage

Le rôle d'équipage du Duc de Noailles est la carte d'identité d'un navire : on y trouve les informations sur le navire, l'équipage, la destination, les escales, le temps de navigation...

Il ne donne pas les détails du voyage, ce qui est fait dans le livre de bord, rédigé par l'écrivain.

Dans l'*en-tête*, sont notées les informations générales à savoir

- L'année de départ, de mise à l'eau (pour la première navigation)
- Le tonnage du navire (non indiqué pour le Duc de Noailles)
- Le nombre de canons
- Le tirant d'eau (chargé et à vide) qui correspond à la profondeur d'eau nécessaire pour que le navire ne s'échoue pas
- La structure du navire : 2 ponts et 2 gaillards pour le Duc de Noailles (*les ponts* sont les « étages du navire », *les gaillards* sont des parties surélevées et renforcées à l'avant et à l'arrière du navire, des sortes de « château fort »)
- Le lieu d'armement (construction, équipement du navire et lieu du départ)
- Nom de l'armateur : Monsieur de la Franquerie dans le cas du Duc de Noailles
- Nom du commandant : Guillaume François du Plessis Parscau
- Destination : le comptoir de Judah (ou Ouidah), dans le golfe de Guinée.
- L'avance de solde pour l'équipage : 3 mois pour le Duc de Noailles

Le registre

Il établit la liste des marins et s'ordonne de la manière suivante :

- Quatre colonnes :

- la première, sans titre, indique les évènements marquants concernant l'équipage : les promotions, les marins (ou passagers le cas échéant) embarqués ou débarqués lors des escales, les décès (avec le lieu et la cause parfois).

- la seconde renseigne l'état-civil de l'équipage = nom, surnom, domicile habituel et fonction sur le navire

- la troisième donne l'âge, la taille (h = haut c'est-à-dire grand; m = moyen; p = petit) et la couleur des cheveux, appelés « poil » (b. = brun; n. = noir; ch. = châtain; gr. = gris)

- la quatrième précise la qualité (mais déjà indiquée en colonne 1) et la solde (pour trois mois = les trois mois d'avance annoncés en en-tête).

• ***Les informations sont ensuite hiérarchisées :***

- les officiers majors
- les officiers marinières
- les officiers non marinières
- les matelots, classés selon la solde
- les mousses
- les marins embarqués lors des escales
- les passagers

L'armateur du Duc de Noailles

Il s'agit de Gilles Le Brun, sieur de La Franquerie. Il a été corsaire à la fin du XVIIe siècle et au début du XVIIIe siècle. Il devient armateur en 1708. En 1714, il commande le Pontchartrain, qui rejoint la Chine en passant par le Cap Horn. Il est de retour à Saint-Malo au cours de l'année 1719. En 1720, il bénéficie du système Law et s'enrichit. Anobli la même année, il devient ensuite directeur du port de Lorient pour la compagnie des Indes.

Source : Philippe HAUDRÈRE, *La Bourdonnais, marin et aventurier*, Ed.

Desjonquères, 1992.

Le commandant du navire

Monsieur Duplessis Parscaud

En réalité, Guillaume François de Parscau, seigneur du Plessix. Originaire de Brest.

Arrivé au Cap le 4 Mars 1726

2 P. 22 20

Année

1725



Le Duc de Noailles. ALLANT à Suda
 Au mois N° 8 A L'ARMEMENT
 DEPARTEMENT DU POU LOUIC

ROLLE de l'Equipage de la fregate Le Duc de Noailles
 du port de Tonneaux, armé de 22 Canons, percé pour 24 - tirant d'eau
 chargé 14 - pieds, & non chargé 10 - pieds 2 - Pont & 2 - Gaillard,
 appartenant à la Compagnie des Indes armé à Louies
 par Monsieur de Lafranquiere sous le commandement de Monsieur
 Duplex de Barseau pour aller à Suda
 avec 3 - mois d'avance qui doivent courir du jour de la sortie de la fregate

NOMS, SURNOMS, DEMEURS ET QUALITEZ.	Age, Taille & Poids	Qualitez & soldes ou Services du Roy	Classe & Folio.	Avances pour mois
<i>Premierement</i> Off. de Major				
Guillaume Francois Duplex Barseau Capitaine à 150	40. h. Ch.	maréchal des Logis de la Compagnie de gendarmerie de la marine à Paris		450.
francis hory de la Gramblade Lieutenant à 120	66. B. Gr.			360.
André Bismont de Louies Lieutenant à 90	26. B. n.	à point feu		270.
Guill. Benveniste de Lannion B ^{ve} Enseigne à 60	22. m. B.			180.
Joseph de la Roche de la Roche Enseigne. ad. honores. à 20	24. m. Ch.			60.
francis guilly de S. Loye Coronier à 40	25. m. Ch.			120.
M. Jean Emeraut de Vannes aumônier à 45	25. m. Ch.			120.
Lef. Francis avauti de S. Pierre mouton Chirurgical major à 25	30. m. B.			120.

Mort en mer le
12 Mars 1725.
de barque au Cap le
28 avril 1726 et
venu en France sur
l'annee de la parmalais

1680

NOMS, SURNOMS, DEMEURES ET QUALITEZ.

Age, Taille & Poil.

Qualitez & Soldes
au Service du Roy

Classes &
Fulle.

Avances pour
mois

Off. de Mavini de

Jean Gigou f. yves de Louviers
maison a 40

31. M. ch. mart a 15. Port Louis 120.

Gervais Blanchard f. Jacques
de Douvroul fontem. a 19

38. m. B. Nantes 57.

Pierre Giquiau f. Guillaume de la
Bouche Donment a 19

38. m. B. Nantes 57.

Jean marchais f. Guillaume de Clion
m. de Chaloupe a 25

25. m. ch. Nantes 57.

Jacques Jacques f. Gabriel de Tronflou
Batou de Canot a 18

25. m. ch. Tronflou 54.

voir au Solide. 108

Olivier Leon f. Olivier de S. Jean
de Pitou a 36

30. m. ch. f. malo 36

homme barigone ad homotele
10 mars 1726

Jean Loyzel f. nicolaide f. malo
de S. Jean de Pitou a 30

32. B. ch. f. malo 90.

Mort en mer le 12
1725

Clement Corvais f. Louis Joseph de
Stouay aye. Pitou a 20

18. B. ch. 60.

Charles f. Jean de Brien
Canonier a 30

36. B. n. Brien 90.

Gisla Doufita f. Jean de Bourne
maire de Charenton a 36

26. m. n. Nantes 108.

Thomas Douguin f. nicolaide du
Belin m. de Catat a 36

25. m. n. Nantes 108.

Joseph Gueneau f. marcel de Stenue
Yvilliv a 24

29. m. B. Louviers 72.

Off. de non Mavini de

Francis La Doue f. henri de Louviers
aomusiv a 18

22. B. n. Port Louis 54.

Francis Gueneau f. Jean de la Baye
Dupuis de penne a 16

24. M. ch. haute de penne 48.

NOMS, SURNOMS, DEMEURURES ET QUALITEZ.	Age, Taille & Poids.	Qualitez & Salde ou Service du Roy	Classe & Folio.	Avances pour mois
<i>Suite des off. non mariniere</i>				102.
Laurent aouault f. Claude f. Pierre Demourant en Niernoya v. Chirivogues a 25	22. m. B		rayons fery 75.	
Jean Brandel f. Pierre de Louen Lomelin a 20	22. m. B		Lev	60.
<i>Mort en rade de Judas le 9. 1725</i> } Yves Jouran f. Pierre de Landevieux m. Dhortel a 21	26. m. n		Lev	63.
Alexis gautier f. Claude de Plougny Cusnieu a 20	30. m. B	f. Drieux	Lev	60.
Pierre Daudouin f. nicola de Charrauduy Boulanger a 24	22. m. ch.		Lev	72.

432.

Matclot a 22



Etienne Ewneo f. Junon du haitre a 20	32. m. B	haire		66. 18
nicola le feu f. Francois de Dieppe	33. m. ch.	Dieppe		60.
Guillaume gremont f. Pierre	24. B. B.	Dieppe		60.
Pierre sejourney f. Pierre a 19	28. m. B	haire		60.
Jean Demia f. Jean de l'aptaine	38. m. B.	Nantes		57.
Michel Renault de f. Michel	26. h. B.	Lev		57.
Pierre auril f. Louis de Chauvi	26. m. n.	Lev		57.
<i>Mort en rade de Judas le 9. 1725</i> } Pierre Boinepe de Bouneuf	14. m. n.	Lev		57.
<i>Mort en rade de Judas le 9. 1726</i> } Alain hemon de Quintambert a 18	20. B. n.	Devannes		54.
Jacques fromentiz f. Anthoine	24. h. B.	Dieppe		54.
<i>Mort en rade de Judas le 9. 1726</i> } Allain le Lavre f. Pierre Pilouin	22. B. n.	Dev		54.
Michel villette f. Michel	20. m. n.	Dieppe		54.
<i>Mort en rade de Judas le 9. 1725</i> } Francois Boucous de f. Valery Jean	22. m. B.	Secamp		54.

744.

Suite de Matelote				744.
Nicotax le Grain de S. Corme	24. m. B.	haure		52-10.
a 16.				
Nicotax Junay des. valery f. Jean	28. m. B.	secamp		48.
Nicotax Dumont f. naa	21. m. B.	Diippe		48.
Jacques Deshornay f. Louis	22. m. B.	Diippe		48.
Francois lefort f. Guill. de Buuetec.	21. B. B.	Les		48.
a 15.				
Pierre ou Jean Dauid f. michel du Lion	22. m. n.	nantea		45.
Guillaume Binaot f. Pierre d'hes	21. m. B.	nantea		45.
Etienne Renaute f. Julien de Bourneuf	24. m. n.	nantea		45.
Jacques Dudoit f. michel d'hes	24. B. B.	Les		45.
Pierre auril f. Rene du Lion	24. B. B.	Les		45.
Jean Bay f. falaize f. francois	20. m. B.	haure		45.
Jean Bay francois nou f. Jean	21. m. B.	Les		45.
Jacques Picot f. Thomas	21. m. B.	Les		45.
Julien gic f. Simon de Pornic	24. m. n.	nantea		45.
Francois le Ray des. marief. honore	20. m. n.	Les		45.
honore hernault, de Bouneuf f. fabien	19. m. n.	Les		45.
Joseph Rizion f. urbain d'hes	23. m. n.	Les		45.
Nicotax Renaud f. nas de braquemoy	19. B. B.	Les		45.
a 14.				
Yves madec f. Yves de Brun				
matelote Catfal	22. B. n.	Brun		42.
a 13.				
Jean Chopot f. Laurent de rocauel	23. m. B.	Brun		39.

est resté a terre l'ij. dud. mare
 mort en mer le 17
 mare 1726

Mort en mer le 16
 prinu le 16. 1725

noyé a l'abarras de
 le 17. Bre 1725

Mort en mer de Yves
 le 16. Bre 1725

Moussee

Charles Balan f. Jean de				
Peuvenon a 7	16. m. ch.	f. Brieux	6	21.
Denix Cabie Dupont Louis f. Pierre	16. m. ch.	Poulouin	6	18.
Jean Le Boissac de Louvent f. Bernard	16. m. B.	Les		18.
Jean Richard f. Francois de L.	17. m. ch.	Les		18.
Joachim Radenac f. P. de Pontivy.	16. m. ch.	f. Brieux	5	15.
Gabriel Augustin Charpentier f. Michel a 4	12.	Duis		12.
				102

Remplacement Equipage pris a Juss
par ordre de M^r. de Richemont en vertu d'ordres
provenant du Roy Le Chameau par le foye ala forte
du Senegal

Jean Oural mineur d'hostel de Besancon du 1^{er} octobre
1725 a 24^e par mois

Jacques Bougeois contraindre du hant du 13^e 8^{br} 1715 a 27^e 10^e par mois

Simon Borteau Matelot de Besancon du 13^e 8^{br} 1712 a 17^e 10^e par mois

Charles Dumont de du hant du 13^e 8^{br} 1715 a 15^e 10^e par mois

Maurice Fourmier de du port loin du 13^e 8^{br} 1715 a 10^e 10^e par mois

Remplacement pris au cap France

Jean Aimé de Chateau de Beau Tomellier du 1^{er} avril 1726
a 18^e par mois

Pierre Dorte de Nantes Tomellier du 1^{er} Juin 1726
a 15^e par mois



LA CARGAISON D'UN NAVIRE

Au départ de Lorient, le bâtiment est rempli de trois types de produits.

- ***Les marchandises vendues ou échangées contre les esclaves***

De nombreux produits de traite sont recensés. Certains sont des produits de valeur : les rois africains qui vendent des esclaves sont redoutables en affaires.

Les grandes catégories de produits de traite peuvent être classés selon la liste suivante (B. Nicolas) :

- Du textile (draps, indiennes, mouchoirs de Cholet ou Pondichéry) ; de 60 à 80 % de la valeur de la cargaison

- Des armes : armes blanches, armes à feu

- Du fer, du plomb, des récipients, que les Africains utilisent dans la vie quotidienne (pour les outils, le lest des filets...)

- Du vin, de l'eau-de-vie

- Des cauris (coquillages de l'Océan Indien qui servent de monnaie), des pataques, des piastres (pièces de monnaie)

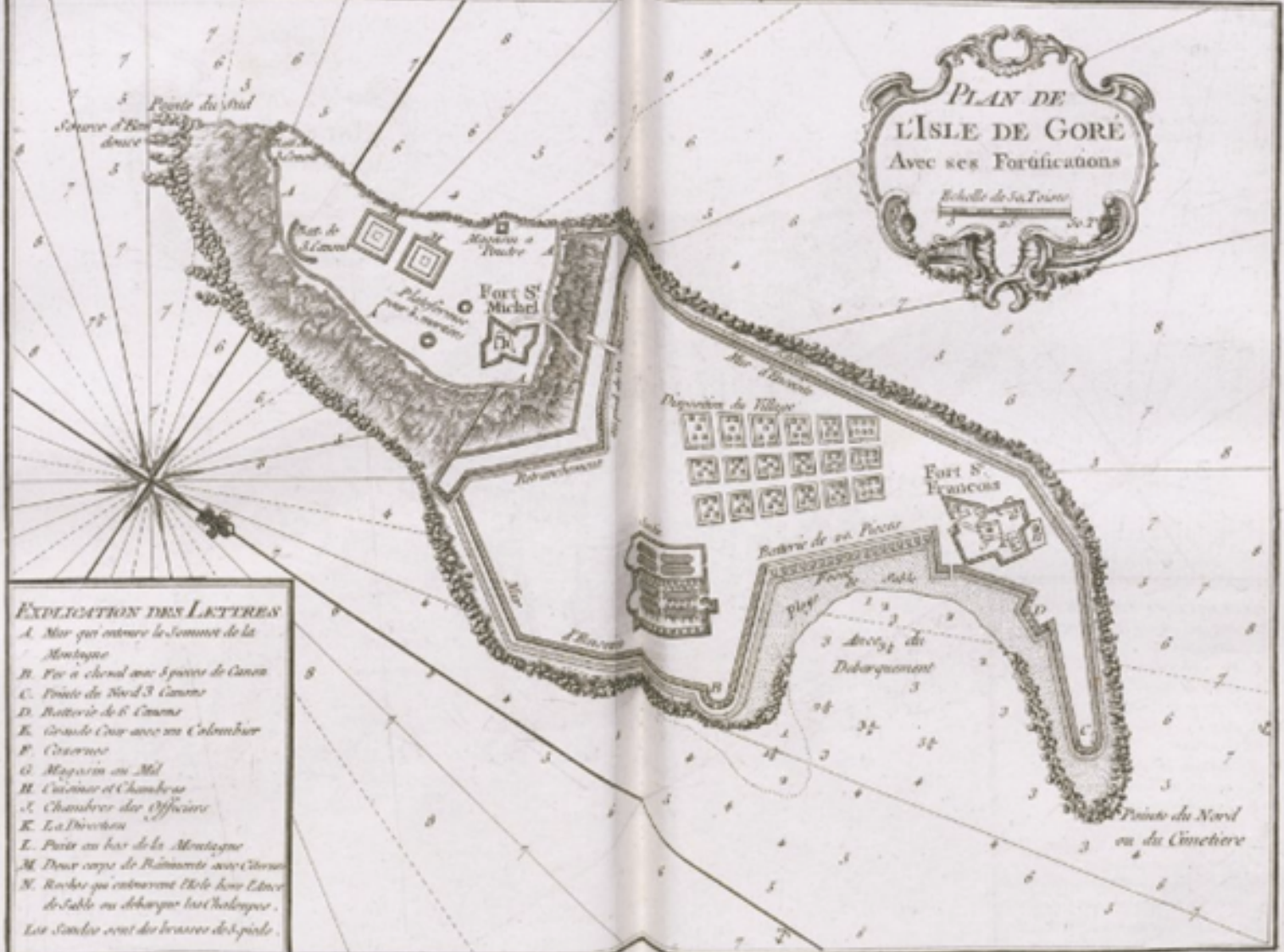
- Des cadeaux et de la « pacotille » qui sont souvent des produits de luxe : porcelaine, pistolet fin, « guinéaillerie » (corail, papiers dorés, miroirs, perles...)

- ***Les vivres pour l'équipage***

Pain, biscuits, alcools, eau, viande et poisson salés, féculents...

- ***Les vivres pour les captifs***

Pois, fèves, salaisons, eau, eau-de-vie, riz, (couscous, mil sont souvent chargés en plus au cours des escales)



Toutes les cartes extraites de : Jacques-Nicolas Bellin, *Le petit Atlas maritime*, 1764, Tome III, n° 99, n°107, n° 106, n°109

Accessible [ici](#).

L'ÎLE DE GORÉE, AU LARGE DU SÉNÉGAL, LIEU ESSENTIEL DE LA TRAITÉ NÉGRIÈRE EN AFRIQUE

LES LIEUX DE CAPTURE ET D'ACHAT (N. PICOTE)

Sénégal et Gambie représentent la moitié des expéditions. Le fort de Saint-Louis est un marché majeur. L'île de Gorée est aussi un marché important. D'ailleurs, elle appartient à la Compagnie.

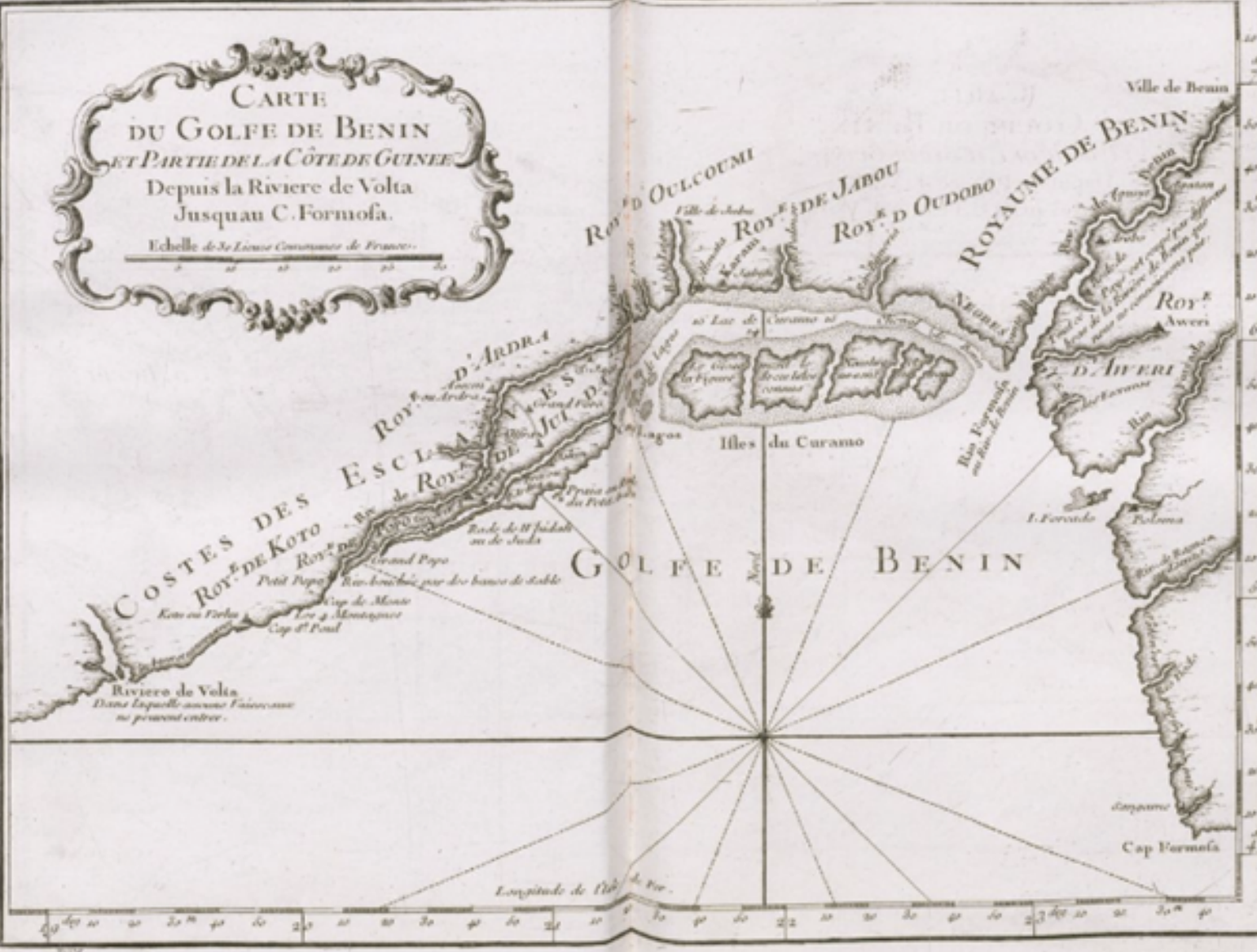
Autre région privilégiée : le golfe de Guinée (33 % des expéditions lorientaises s'y rendent). Le comptoir de Ouidah (Juda pour les Français) constitue le marché privilégié. Ce sont des esclaves de la Compagnie qui entretiennent ce comptoir.

On trouve également la côte « d'Angole » dont les comptoirs de Malimbe (nord) et celui de Cabinda (sud). Pour la Compagnie, c'est une région annexe : 5 % des expéditions négrières lorientaises s'y rendent.

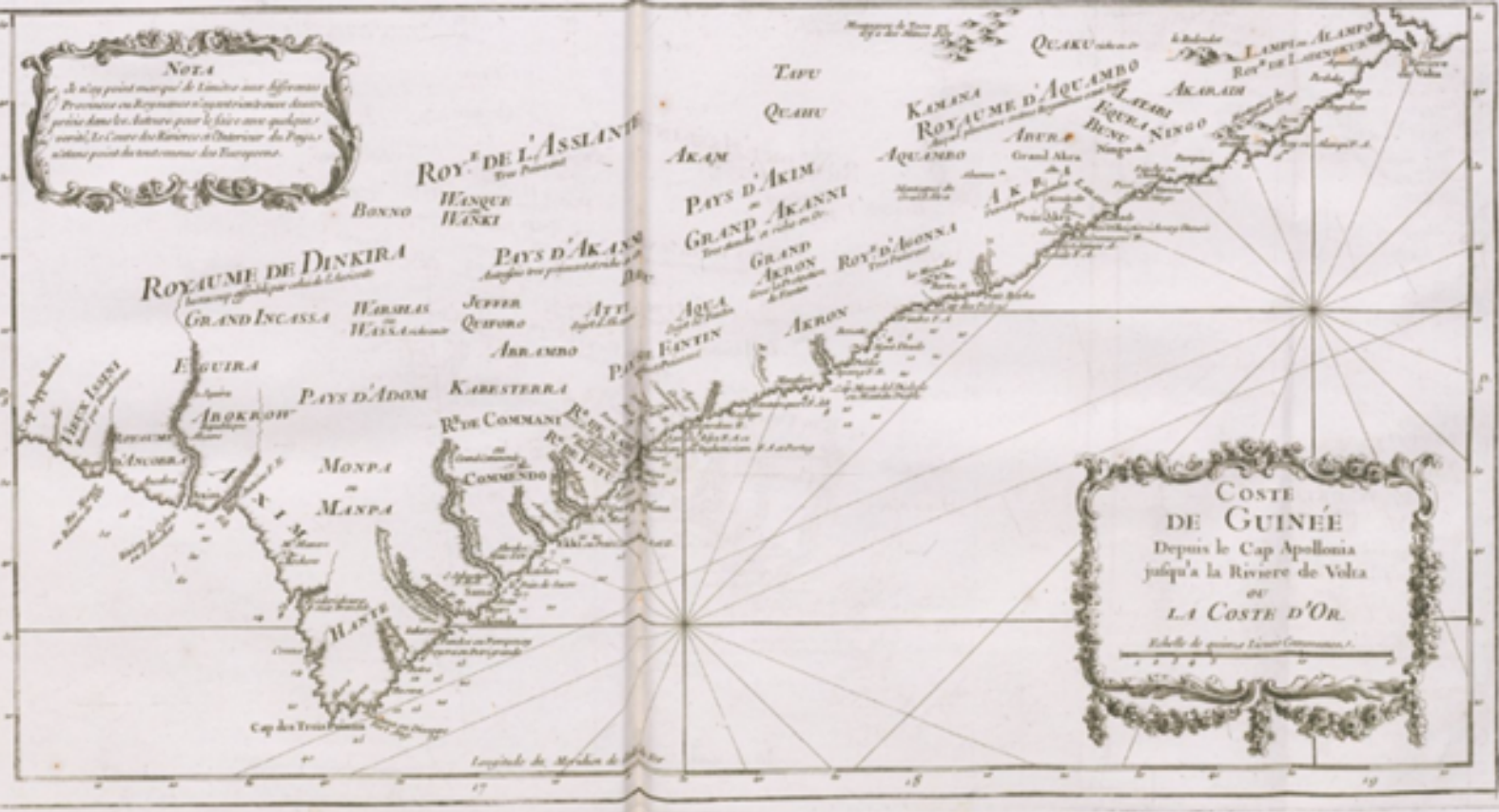
Madagascar et Mozambique : 17 expéditions (1720-1770), soit 11,4 % du total.

Pourquoi ces sites ?

- des conditions naturelles : abris naturels, débouchés de rivières et fleuves permettant d'aller dans les terres, rivages accostables...
- des éléments politiques : accord des pouvoirs locaux pour ce type de commerce



AUTRE LIEU MAJEUR DE LA TRAITE : LE GOLFE DU BÉNIN, EN PARTICULIER LA « COSTE DES ESCLAVES » AVEC LE COMPTOIR DE OUIDAH



**LA CÔTE DE GUINÉE OU CÔTE DE L'OR :
 LES ESCLAVES DE CETTE RÉGION SONT RECHERCHÉS.**

LE DÉROULEMENT DES TRANSACTIONS EN AFRIQUE

Il faut entre trois et six mois pour vendre les marchandises et les pacotilles chargées à Lorient et ensuite faire le plein de captifs (négociations avec les rois locaux, choix des esclaves en fonction des demandes des colonies et de leur aspect physique..., ravitaillement).

Le processus est généralement le suivant :

- Un « courtier » africain vérifie la qualité des marchandises européennes et en sélectionne une partie.
- Discussions entre le capitaine et le courtier sur le type d'esclaves souhaités par l'armateur
- Si accord sur les deux points précédents : le capitaine acquitte la « coutume », qui lui donne le droit de commencer vraiment les opérations. A la fin, il verse les cadeaux, autre pratique de la coutume.
- Les tractations : quantité de marchandises de chaque type qui doivent être données en échange de chaque captif
- Nécessité pour les négriers de compléter leur cargaison sur plusieurs sites, mais très souvent dans la même région : obtenir cinq esclaves par jour constitue une bonne journée.

La coutume peut atteindre 10 à 12 % de la valeur de la cargaison, en moyenne 5 à 6 %.

Le document suivant est la « *Coutume payée au Roy Boubacarchéré, à sa femme et à ses officiers pour la présente année 1723* » (SHD Lorient).

C'est ce qui est offert au roi et à ses proches par le commandant du navire négrier pour avoir le droit de commencer à acheter des esclaves, si la coutume satisfait le roi. Une fois les esclaves embarqués et payés, il s'agira ensuite d'offrir des cadeaux.

Pour la coutume, le protocole comprend le « Bonjour du Roy », puis le « Grand Bonjour » et la « coutume ».

Les produits offerts au roi Boubacarchéré sont des textiles indiens, des armes, du corail, des ustensiles de cuisine, de l'ambre...

L'ensemble a une valeur d'environ 4 200 £, ce qui est une somme conséquente. À cela, il faut ajouter les cadeaux donnés à la fin de l'embarquement, ainsi que le prix des esclaves.

Le roi Boubacarchéré règne sur une partie des rives du fleuve Sénégal. Il peut donc accepter ou interdire la navigation, notamment les embarcations européennes qui souhaitent acheter des esclaves. Obtenir son accord est primordial et nécessite de rétribuer le roi ainsi que ses proches.

Coutume
Du Roy
Siratique
année 1723

54
Coutume Payée au Roy Siratique & subacachere à
ses femmes, et à les Officiers pour la présente Année 1723

Savoir

Bon jour du Roy

1 ^{ad}	Breuche rouge	4
1	Sabre courbe	6
5 ^{ad}	toille Gastes bleue p ^r 1/16 drap Corlatte	6
8 ^{ad}	D ^r p ^r 21 Satagues	16
6 ^{onze}	Laine filée Rouge	5

Grand bon jour

2	Lehapis de Gastes a frange	50
12 ^{ad}	toille bleue p ^r un Siffle	25
8 ^{ad}	D ^r p ^r 21 Satagues	16
5 ^{ad}	D ^r p ^r 1 Sabre	6
5 ^{ad}	D ^r p ^r 1/16 drap Corlatte	6
9 ^{ad}	D ^r p ^r 1 miroirs a cadre d'oré et so	18
1	Basin de Cuivre majen	5
2 ^{onze}	Corail fin menué p ^r du Gros	24
1 ^{ad}	Breuche Rouge	4
4 ^o	Margriettes b ^r 2 ^{onze} Girofle	4
2 ^{onze}	Ambr jaune majen	6
3 ^o	Margriette p ^r 21 ^o Cristaux	9
4 ^o	sem p ^r 21 ^o Besame jaune	16
4 ^o	id p ^r 4 ^o Gallie Rouge	16
1 ^{ad}	Verrot jaune	2
11 ^{onze}	Laine filée	2
4 ^o	Margriette	4

Coutume du Roy

1	Caraque Escalotte Galonnée d'arg. fauve	100
1	Pistoles Communes B. lay faire acceptes	12
40 ^{ad}	Toille Bleue p. 2 ^{ad} de 80 p Escalotte	80
12 ^{ad}	Beneche Rouge	48
2	Fusils Legers p. 2 Cornets	100
20	Escalim pour 100 pieces de 2 ^l	20
100 ^{ad}	Toille Bleue p. 100 montantes Gabronnes	200
50 ^{ad}	Id. p. 100 montantes unies	100
125 ^{ad}	Id. p. 10 Chaires de pieds	250
12 ^{ad}	Id. p. 12 Grelots d'argene	24
25 ^{ad}	Id. p. 2 sifflets d'argene	50
14 ^{ad}	Id. p. 2 miroirs a Cadre doré N. 20	28
12 ^{ad}	Id. p. 2 Sabres	24
6 ^{ad}	Id. p. 6 jantes ton d'argene	12
400 ^{ad}	Id. p. 400 ^{ad} Toille de roien	400
4	Echarpes de soye a franche fausse	100
2 ^{onye}	Corail fin onenie p. du Gros	24
5	Bonneur de Laine Rouge	5
10	Grelots de Cuivre gros argenté	20
4	Drapin de Cuivre jaune moyen	12
5	Couteaux flamand	2 10
4	Escalins	4
26	Grelots de Cuivre p. 30 de Lantons	9
2	Miroir a palette argenté	4
11	Grelots de Cuivre p. 10 de fonte	5 10

Facture des captifs mals et autres marchandises chargés du magasin du fort Saint Joseph en Galam par ordre de Monsieur Pierre Charpentier directeur particulier et commandant au dit lieu, sur le bateau le Saint Jacques commandé par le Sr Nicolas Lambert, pour estre porter au Sénégal et remis au Sieur Quiron, garde magasin.

SCAVOIR

	Noms	Ages		Noms	Ages		Noms	Ages
1	Marba agé de	22 ans	35	Baria	20	68	Demba	25
2	Souba	20	36	Logo	20	69	Samba	22
3	Lila	24	37	Biron	22	70	Semba	20
4	Famsa	21	38	Mallo	21	71	Sery	22
5	Samba	23	39	Tamoura	20	72	Seriffa	24
6	Fauba	18	40	Toua	21	73	Calgnan	20
7	Demba	24	41	Souba	22	74	Molo	22
8	Malzam	22	42	Seriffa	20	75	Tomany	19
9	Moussa	25	43	Toma	20	76	Zan	20
10	Farba	19	44	Seriba	19	77	Famessa	18
11	Zan	21	45	Boubo	20	78	Boubla	23
12	Boubac	20	46	Lara	22	79	Moria	21
13	Magniam	22	47	Momba	23	80	Sanozou	21
14	Seneba	23	48	Mala	20	81	Fausa	23
15	Souba	20	49	Fara	25	82	Magulo	20
16	Tamanay	24	50	Dodou	20	83	Fala	22
17	Fasou	21	51	Badel	24	84	Soula	24
18	Solou	20	52	Molo	20	85	Samba	20
19	Fadoua	22	53	Samba	22	86	Marba	20
20	Mlaby	21	54	Solou	25	87	Inquaze	22
21	Zan	20	55	Souba	20	88	Gonary	24
22	Molo	23	56	Zan agé de	22	89	Seliman	21
23	Amady agé de	24 ans	57	Amadaza	20	90	Barea	23
24	Amadaza	20	58	Maly	21	91	Soulé	22
25	Maham	22	59	Marba	24	92	Serifa agé de	23 ans
26	Gulaguy	23	60	Fadoua	21	93	Molo	24
27	Mory	21	61	Amady	20	94	Serifa	20
28	Taga	20	62	Amadou	22	95	Farin	22
29	Nago	22	63	Hamet	24	96	Lara	20
30	Marba	19	64	Solou	20	97	Momba	21
31	Agula	21	65	Diagou	23	98	Logo	22
32	Alya	23	66	Drame	21	99	Alaguy	25
33	Samba	22	67	Malo	23			
34	Soulé	24						

50 pres

fers à captifs

Vivres et rafraichissements

2000 £
1
8 pintes
20 £

mil
Boeuf
eau de vie pour les captifs
biscuits

Je soussigné commis pour la Compagnie des Indes reconnais avoir des mains du Sr Pierre Lamarre garde magasin du fort St Joseph en Galam le contenu en la présente facture pour remettre au lieu et sa destination. Fait quadruple audit lieu ce jour 26 septembre 1723.

Charpentier

Lambert

Lamarre

LA TRAVERSÉE

N. PICOTE, IN B. NICOLAS, *LORIENT, LA BRETAGNE LA TRAITE, (XVII-XVIII SIÈCLES)*

Le nombre d'esclaves voulu embarqué, *le triangle*, pour la traite atlantique, se ferme : les navires se rendent sur les lieux de vente des esclaves, les Antilles et la Louisiane. La traversée de l'Atlantique est éprouvante et peut durer près de deux mois.

Si la traite a eu lieu dans l'Océan indien, les achats d'esclaves se font à Madagascar ou sur les côtes du Mozambique. Les navires rejoignent ensuite l'île de France ou l'île Bourbon.

Conditions de transport

Les Noirs sont parqués dans l'entrepont, allongés ou accroupis. Les conditions de transport sont terribles : des décès par étouffement sont spécifiés car les captifs sont entassés dans de mauvaises conditions. Les captifs peuvent aussi tomber malade ou contracter le scorbut. Il arrive que des captifs tentent de s'échapper lors d'une escale, ou que d'autres se révoltent. Enfin, certains préfèrent se suicider (en se jetant par-dessus bord par exemple).

Les esclaves sont épuisés par une captivité qui a commencé parfois plusieurs mois avant leur embarquement (soit dans les forts, soit sur des navires prisons). Les îles Principe et Sao Tomé servent alors parfois d'escales pour remettre d'aplomb les esclaves.

Le voyage

La traversée de l'Atlantique est pénible car les captifs sont mal installés, ils ne connaissent pas l'élément maritime, ils ne comprennent pas ce qui leur arrive.

Si la météo est clémente, l'équipage fait monter les captifs sur le pont, par petits groupes. Une toilette sommaire est faite, les fers sont vérifiés, les blessures sont plus ou moins bien soignées. Deux à trois fois au cours de la traversée, les ongles sont coupés et les cheveux rasés.

Il faut tenter de maintenir les esclaves en bonne condition : de cela dépendra le profit réalisé lors de la vente.

Le régime alimentaire est différent de celui de l'équipage, mais pas plus varié : légumes secs, riz, maïs, banane, manioc... Le tout est bouilli.

Si le temps est mauvais (tempête notamment), les esclaves ne quittent pas l'entrepont. Les conditions sont alors très pénibles : l'eau de mer pénètre à l'intérieur du navire, les écoutilles sont fermées. Mais l'air devient vite suffocant, humide. Les blessures sont alors plus nombreuses et parfois graves.

LES CAUSES DE LA MORTALITÉ

N. PICOTE, IN B. NICOLAS, *LORIENT, LA BRETAGNE LA TRAITE, (XVII-XVIII SIÈCLES)*

Durée de la traversée (un à trois mois), état sanitaire des esclaves au moment de leur embarquement, région d'origine des captifs (le temps de marche ou de transport de leur lieu d'origine au lieu de départ), révoltes, naufrages, nourriture insuffisante, hygiène déplorable, épidémies (dysenterie, variole, rougeole...) sont les causes les plus souvent mentionnées.

Les moins de 15 ans sont les plus fragiles. Les femmes semblent mieux « résister ».

Les esclaves sont parfois victimes de la cruauté des Blancs notamment en cas de révolte. La répression peut-être très violente (fouet puis sel, piment... sur les plaies ; les esclaves blessés jetés par-dessus bord et dévorés par les requins...).

Taux de mortalité sur les navires (1720-1770)

N. Picote évalue le taux de mortalité des équipages à 18,7%. Pour les captifs, il est plus faible : 14,5 %.

Donc la mortalité des esclaves est inférieure à celle des équipages. Cela peut se comprendre car les esclaves ne sont pas exposés aux manœuvres dangereuses. Il y a aussi le fait que les marins ont intérêt à ce que le maximum d'entre eux soient vivants et en bonne santé pour la vente. Cela n'atténue en rien les souffrances des captifs.



Carte de l'île de Saint-Domingue, SHD de Vincennes

LA DESTINATION DES CAPTIFS

Les ventes se font exclusivement dans les colonies françaises :

- Début du XVIII siècle
 - Saint-Domingue (48,2 % des ventes)
 - la Martinique (19,6 %)
 - la Louisiane (9,8 %),
- Puis
 - îles de France et de Bourbon (20,3 %)

Le marché aux esclaves :

- soit sur la terre ferme, soit sur le pont du navire
- les esclaves sont vendus par le capitaine du navire ou le représentant de la Compagnie des Indes présent sur place.

- Les achats s'effectuent de deux façons :
 - soit l'acheteur a repéré les esclaves qu'il convoite et s'est mis d'accord avec le vendeur sur le prix
 - soit les esclaves sont exposés nus et mis aux enchères. Généralement, ce sont des « lots » que

l'on vend (des jeunes hommes, des plus âgés, des femmes et des enfants).

Avant d'être exposés, les esclaves sont *rafraîchis* : mieux nourris, lavés... pour être le plus *présentables* possible. La vente peut durer une semaine.

Les esclaves sont ensuite utilisés dans les plantations de tabac et de café.

EXTRAIT DE "LA CARTE RÉDUITE DU GOLPHE DU MEXIQUE ET DES ISLES DE L'AMÉRIQUE" DE JACQUES-NICOLAS BELLIN, *LE PETIT ATLAS MARITIME*, 1764, TOME I, N° 47

ACCESSIBLE SUR LE SITE MÉMOIRE DES HOMMES, [ICI](#)



L'île de Saint-Domingue et le Cap Français, possession de la Compagnie des Indes. Les esclaves y sont exploités dans les plantations, de sucre notamment.

LE PRIX D'UN ESCLAVE

L'acquéreur paye soit en espèces, soit (le plus souvent) en marchandises. Le capitaine préfère le paiement en marchandises car cela permet de ne pas repartir à vide. Une fois en métropole, la vente permet de payer chaque membre de l'équipage.

Cela est d'autant plus profitable, que les produits ramenés des possessions ultramarines sont très recherchés en Europe : sucre, café, cacao, indigo, coton, tabac...

Il arrive que la marchandise reçue en échange des esclaves soient trop abondante pour être entièrement transportée. C'est pourquoi des navires font la traversée de la métropole aux colonies, c'est-à-dire « en droiture ».

Le prix d'un esclave dépend de plusieurs paramètres : adéquation entre l'offre et la demande, en fonction de la saison (demande plus forte lors des périodes de récoltes, par exemple), de la région ou de l'ethnie d'origine des esclaves (certains sont réputés meilleurs), des difficultés d'approvisionnement (lors des conflits entre la France et l'Angleterre, par exemple).

Un esclave peut valoir quatre tonneaux de sucre.

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU SECOND BUREAU DU
CONSEIL DES INDES DU 22E MAY 1723.

SHD LORIENT, 1P 278, LIASSE 3

1 1

Extrait du Registre des Deliberations
du second Bureau du Conseil des Indes

Du 22. May 1723.

Le Conseil a Deliberé de s'accorder aux
Capitaines qui seront expediés à l'avenir pour
la Comte de Guinée des sommes par teste de negroes
que par rapport a la quantité de Negroes qu'ils
remettent aux Isles.

Qu'il sera payé aux Capitaines qui ne perdront
que cinq pour cent de Negroes qu'ils auront achetés a la
Comte de Guinée, six livres par teste de negre
pour ceux qu'ils mettront aux Isles.

Aux Capitaines qui perdront jusqu'à dix
pour Cent compté trois livres par teste de
Negre.



pour Cent compris, deux livres pour terre de
Neyrae.

Et à ceux qui perdront jusqu'à vingt pour Cent
compris, une livre pour terre de Neyrae.

Que passé vingt pour Cent de perte il ne sera rien payé
aux Capitaines pour les Neyrae qu'ils rembourseront
aux Jrs de la Compagnie de cette extraordinaire, et qu'il ne
soit bien prouvé qu'il n'y a point de la faute du
Capitaine pour rapporter la perte de Neyrae, auquel
cas il sera accordé aux d. Capitaine, vingt sols
pour terre de Neyrae qu'ils auront remis aux Jrs.

Le Conseil aussy délibéré que le
second Capitaine, le Lieutenant, et le
Chirurgien auront chacun deux livres pour
terre de Neyrae quand le Capitaine aura six
livres.

Qu'il n'aura que une livre quand le

Capitaine n'aura que trois Livres
Livre auront trois sols quatre Deniers quand
le Capitaine aura quarante sols, et seulement
six sols huit Deniers quand le Capitaine
aura vingt sols, et qu'il se vant trois
comme le Capitaine au demour de vingt
pour cent de perte .j.

Collationné à l'original
Brinon de Caligny

Ce document illustre un point important de la traite : les officiers chargés du transport des esclaves sont incités à en « prendre soin », non pas comme des êtres humains, mais comme de la marchandise qu'il faut livrer dans le meilleur état possible. En effet, ils reçoivent une rétribution en fonction de « la quantité de nègres » qui seront proposés à la vente aux « isles » (Saint-Domingue essentiellement à cette époque). On peut donc estimer, qu'avant cette décision, les pertes pouvaient être conséquentes.

Or, les investissements que la Compagnie effectue pour le commerce des esclaves ne sont pas négligeables : aménagement des navires pour la traite, recrutement de marins et soldats supplémentaires (surveiller, réprimer, nourrir... les esclaves), achat des esclaves, achat de la nourriture.

On peut aussi envisager que le recrutement de marins, et notamment des officiers, pour la traite n'est pas facile : les officiers considèrent comme noble (c'est la « première navigation ») le commerce classique en lien avec l'Asie (Inde, Chine), qui permet de rapporter des produits de luxe (épices, soieries, porcelaines, thé...), tandis que le commerce négrier est considéré comme peu prestigieux (la « seconde navigation »). La promesse d'un revenu supplémentaire peut faire oublier le caractère infamant de l'activité.

Par ailleurs, les esclaves constituent une main d'œuvre indispensable pour la mise en valeur des territoires administrés par la Compagnie : il faut qu'ils soient suffisamment nombreux et que l'approvisionnement soit fiable. Dans le cas contraire, la Compagnie perd de l'argent. Cela revient alors moins cher de rétribuer davantage les officiers que de ne pas pouvoir exploiter les terres de la Compagnie.

L'auteur de ce document est un membre du second bureau du Conseil des Indes, sans doute Louis-Henry Brinon de Caligny. Il est né vers 1683 à Rouen. En 1723 (le 24 mars), il entre au second bureau. Le 30 août 1723, il devient un des secrétaires général de la Compagnie, puis en 1731, syndic. Il décède le 6 mars 1739 à Paris (Philippe Haudrière, L'origine du personnel de direction générale de la Compagnie française des Indes, 1719-1794, in *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 67, n°248-249, 3e et 4e trimestres 1980. pp. 339-371).

Retranscription des rétributions dans le tableau ci-dessous

Rétributions des officiers pour le commerce des esclaves remis vivants aux îles		
Mortalité des esclaves	Capitaine du vaisseau	Second capitaine, lieutenant, chirurgien
5 %	6 £	2 £
5 à 10 %	3 £	1 £
10 à 15 %	2 £ ou 40 sols	13 sols 4 deniers
15 à 20 %	1 £ ou 20 sols	6 sols 8 deniers
Plus de 20 %	0 £	0 £

SOMMES DUES AU SIEUR ARNAULT ET À JEAN GIGOU POUR LEUR PARTICIPATION À UNE CAMPAGNE DE TRAITE SUR LE DUC DE NOAILLES

SHD LORIENT, 1P256B-11-4- 143

N. 143
 24. Septemb. 1726.

Le Duc de Noailles

gratification des. arnauld Nous Turqueten de. Certificats qu'il est deub arca. —
 ex. 3. chirurgien major Arnault ex. Demain chirurgien major sur le Duc de
 du Duc de Noailles Noailles, commandant pour sur D. de Phelippe Casseau
 sur 334 Capt. au Noailles, commandant pour sur D. de Phelippe Casseau
 3. yr. l. 1. 1. 1002. gratification entre — 200
 1702. Tenam de Jude, la somme de douze cens sous
 livres pour la gratification des Capt. et autres
 mentionnés Saver.

Pour celle de 334. capt. qui ont été
 vivs, vivans au Duc de Noailles
 Commissions de la Compagnie de Saint.
 Louis recommissionnés de St. Lambert
 faisant pour la. Course au Cap François
 Isles S. Dominique araignade 3. yr
 cette somme est — 334. Capt. — 1002.

Pour celle de 332. capt. et 1. Enfant
 mamelle chargés sur le Duc de Noailles Saver

Qui ont été traités au Camp de Mesurade
 de Jude depuis le 21. Juin au 1. Oct.
 1725. par le Capit. de St. Louis — 60. et 1. Enfant
 sur le Duc de Noailles conjointement
 avec le Duc de Noailles par le Duc
 sur le Duc de Noailles Comandant
 de l'expédition pour le Comptoir de
 Saint Louis sur la déclaration
 Verball du Duc de Noailles: — 99. —
 159 et 1. Enfant

a. de l'année qui ont été traités
 au Duc de Noailles par le Duc
 de St. Louis sur la déclaration
 de l'expédition de l'année du 12
 Oct. 1725. — 89. — 1. Enfant
 reste — 70. —

Recevez de l'argent de sur de
 Rigou de l'année de Jude du 28
 jour 1725. — 293. —
 363. — 1002 — 117

Cy contre ----- 363. Cypre 1002 -

ajointe qui font avec
Sieurs, le procés verbal -
remis en ce bureau et avoir
pendant la traversée - 25.

au Capataf de la Colonie - 4. 29

Total par suite de la Colonie - 392. Cypre

Le jour de la vente de 1000. de signature.

accordé par la Compagnie outre celle

qui est acquise pour les noirs postés de

l'Isle de St. Domingue, pour les

travailleurs de 159. negroes qui a été faite

aux ches de la Compagnie auant

l'arrivée à l'Isle ainsi qu'il est expliqué

cy devant dans la description de la

Compagnie du 24. au dernier de

la répartition qui a été faite de 2000.

1000, cy ----- 2000.

Lequel ----- 1202.

En conséquence nous avons délivré le procés verbal -

Sieurs de la Colonie pour être payé de la somme de

1202. fait à l'Isle le 24. Septembre 1726. signé

Le Proc., délivré



N. 159

3. o. 1726



Le Duc de Noailles

Justification de Jean
Gigon M. 334.
Cajon au 1. par suite
n. 334.

Nous Inspecteur de... Certifions qu'il en a été au nomme
Jean Gigon ex deuant... maître. sur le... Le Duc de
Noailles, commande' par son Duc de Noailles
de l'ada code de Guinée la somme de trois cent
trente quatre livres pour la justification de 334. copies
environ de vingt sols par tête neyee suivant le
reglement du 28. Juin 1724. qui ont été remis par
son... L'ambassadeur... M. de Lamoignon
Commissaire de la Compagnie au Cap François
isle St. Domingue... Le 12
may de la presente année, pour la somme de 363. Copies
dont la cargaison... même est... Compagnie de
laquelle... il en est... 29. pendant la
Crauspe... les...
emis en ce bureau... Nous, sous...
presque... Gigon pour...
de M. XXXX... a l'origine 3. o. 1726, signé
Lobou. delivré... le 10. sur... de la

Ces deux documents attestent de la réglementation du commerce des esclaves et illustrent la délibération du 22 mai 1723. Nous sommes en septembre et octobre 1726 et les marins du Duc de Noailles perçoivent ce qui est leur dû pour la traite effectuée l'année précédente. Nous savons que Jean Gigou est premier maître et que le Sieur Arnault est le chirurgien de la frégate. Les deux hommes reçoivent leur rétribution pour les esclaves achetés sur la côte de Juda et vendus au Cap Français à Saint-Domingue.

Sur les 363 esclaves embarqués, 334 ont été vendus à Saint-Domingue. Selon les règlements de la Compagnie, les marins reçoivent une rétribution en fonction de leur grade et du taux de mortalité des esclaves (ici 29 morts, soit 8%). Jean Gigou reçoit 334 £ soit trois fois moins que le chirurgien (1 002 £). Le premier obtient 1£ par esclave remis vivant à Saint-Domingue, pendant que le second en obtient 3 £.

Le Sieur Arnault reçoit également le reste d'une somme pour des esclaves d'une autre campagne, réalisée sur le vaisseau le Diligent (200 £).

Ces documents nous montrent que les esclaves achetés en Afrique sont des hommes, des femmes, mais aussi des enfants, dont un est encore allaité par sa mère.

MÉMOIRE DE QUELQUES OBSERVATIONS POUR LA COMPAGNIE SUR
DIFFÉRENTS SUJETS, LORIENT, 1726

Lorient
1726. 8
Mémoire de quelques observations
pour la Compagnie sur différents sujets
Réponse

Les employés du Sénégal
expliquent leur charge
de Negres conformément au
détail cy contre

Ceux de Guinée ne font mention
que de la quantité d'hommes
et de femmes en quoy se trouvent
compris les Negres, et les
Negresses.

On laira de leur différent
quelque age.

[Signature]

Comme dans les lieux où les Capitaines
sont leur chargés de Negres, on
n'observe pas toujours d'en faire le
dénombrement du les Commoindres,

Il est nécessaire de demander aux Directeurs
de ces comptoirs d'y expliquer distinctem^t
et de femmes en quoy se trouvent les quantités d'hommes, femmes, garçons,
filles, et leur age, faisant le nombre
sans s'apitifer, et aux correspondants
de la Compagnie à qui on leur remet
de circonstances leur reconnaissance
de la même manière, sans quoy
il se peut commettre des abus très
préjudiciables aux intérêts de la
Compagnie,



Ce document, issu de la correspondance entre les administrateurs et les représentants de la Compagnie en Afrique (les comptoirs d'Afrique), est construit de la manière suivante :

- à droite, l'observation des administrateurs
- à gauche, la réponse du représentant

L'observation

Les dirigeants de la Compagnie déplorent le non-respect des règlements. En l'occurrence, les officiers des navires négriers ne tiennent pas leurs comptes de manière rigoureuse. Ils doivent en effet dénombrer le nombre d'esclaves hommes, femmes, garçons et filles. Ils doivent également indiquer l'âge (notamment des enfants captifs). Le document, présent à bord, doit également être fourni au correspondant de la Compagnie. Cela permet de payer les officiers selon les esclaves réellement achetés en Afrique, puis vendus dans les Antilles.

Cela permet aussi de vérifier que les esclaves vendus ne sont pas tous des hommes dans la force de l'âge : ce sont eux qui valent le plus. Les enfants sont vendus moins chers. Ne pas savoir combien d'enfants sont embarqués autorise la fraude lorsque les officiers demandent leur dû.

Cette exigence s'explique aussi par la nécessité de connaître le nombre et le type d'esclaves présents dans les plantations : il s'agit de «gérer» un stock. En effet, en fonction du développement des plantations, le type d'esclave recherché diffère : au départ, les esclaves travaillant dans les champs par exemple, des domestiques également. Puis, des esclaves plus spécialisés (réparer les outils, les fabriquer...) peuvent être demandés ou formés, mais en nombre moindre... La présence des enfants s'explique notamment par le fait que des familles entières sont achetées. Les enfants seront à leur tour exploités.

D'une manière générale, un enfant se vend moins cher qu'un adulte et un homme jeune en bonne santé vaut plus cher que les autres esclaves.

La réponse

Les correspondants relatent des différences entre les comptoirs. Au Sénégal, le règlement de la Compagnie est appliqué, ce qui n'est pas le cas en Guinée : le sexe des enfants (négrillons pour les garçons et négrittes pour les filles) n'étant pas distingué.

RENTABILITÉ DE LA TRAITE

On imagine souvent les acteurs de la traite comme des personnages très riches, ayant réussi à accumuler des profits enviables. Impression qui est confortée en pensant aux demeures construites par les négriers dans les grands ports de la façade Atlantique comme Nantes, Bordeaux... Pourtant, les profits sont en moyenne de moins de 10% de la mise de départ.

Il arrive cependant que des ventes soient un succès phénoménal, surtout au début du système de traite dans les colonies : le besoin urgent et conséquent de main-d'œuvre servile fait monter les enchères. Ainsi en 1723, la vente des esclaves du *Jupiter* permet un profit de 60,5 %. L'année suivante, celle du *Junon* grimpe à 134 %. Ce sont ces rares profits qui sont espérés par tous les marins.

Pourtant, le cas le plus fréquent est un maigre bénéfice qui permet de payer l'équipage mais pas de s'enrichir. Il arrive même que les pertes soient catastrophiques : en 1728, la *Sirène* accuse une perte de 60 % de sa mise, soit près de 140 000 £ de perte.

Bibliographie

- BOUDRIOT Jean, *Traite et navire négrier, Négrier Aurore, 1784*, édité par l'auteur, 1984, Collection archéologique navale française.
- DELOUCHE Jean, *Navires des Compagnies des Indes françaises (1664-1790) et grands voiliers français du XVIIe au XXIe siècle*, Editions AMCI, 2010.
- DEMERLIAC Alain, *Nomenclature des navires français, 1715-1774*, Editions ANCRE (SHD Lorient)
- ESTIENNE René, *Les archives des compagnies commerciales et la traite : l'exemple de la Compagnie des Indes, Lorient*, Service historique de la Défense, 2009
- ESTIENNE René (s.d.), *Les Compagnies des Indes*, Gallimard/Ministère de la Défense, 2013.
- HAUDRÈRE Philippe, *L'origine du personnel de direction générale de la Compagnie française des Indes, 1719-1794*, in Revue française d'histoire d'outre-mer, tome 67, n° 248-249, 3e et 4e trimestres 1980, pp. 339-371.
- LAROUSSE, Grand dictionnaire encyclopédique, SHD Lorient
- NICOLAS Brigitte (s.d.), *Lorient, la Bretagne la traite, (XVII-XVIIIe siècles)*, Cahiers de la Compagnie des Indes, n° 9 & 10, 2006
- PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, *Les traites négrières, essai d'histoire globale*, NRF, Gallimard, coll. Bibliothèque des Histoires, 2004.
- PIOUFFRE Gérard, *L'Aurore, frégate légère de 22 canons, 1697-1722*, Marine Edition & Réalisations, Bourg en Bresse, non daté, SHD Lorient, 4°/490

Entrées pédagogiques

◇ Type de médiation	Découverte des fonds et collections du SHD
◇ Publics	Cycles 3, collège et lycée
◇ Objectifs	Découvrir des archives Travailler sur des documents sources : "découvrir" le métier d'historien Aborder les mécanismes de la traite (acteurs, victimes, enjeux économiques, humains, les zones géographiques...) Suivre la navigation d'un vaisseau de la Compagnie des Indes : lieu de départ, escales, durée des escales, durée du voyage Appréhender les conditions de navigation : la mortalité des marins Connaître l'équipage d'un vaisseau : officiers, matelots, mouses (âge, origine géographique, fonctions, salaires...)
◇ Outil de médiation	Registres de la Compagnie des Indes / Documents d'archives
◇ Correspondance avec les programmes	<p>□ Histoire</p> <p>Cycle 3 CM1- Thème 2 " Le temps des rois "</p> <p>Cycle 4 Quatrième - Thème 1 "Le XVIIIe siècle. Expansions, Lumières et révolutions. Bourgeoisies marchandes, négoce internationaux, traites négrières et esclavage au XVIIIe siècle"</p> <p>Lycée professionnel Seconde Bac pro - Thème 1 "Circulations, colonisations et révolutions (XVe-XVIIIe siècles)"</p> <p>Lycée général Seconde - Thème 2 " XVe-XVIe : un nouveau rapport au monde, un temps de mutation intellectuelle " - <i>Chapitre 1. L'ouverture atlantique : les conséquences de la découverte du "Nouveau monde"</i> Thème 3 " L'État à l'époque moderne : France et Angleterre " - <i>Chapitre 1. L'affirmation de l'État dans le royaume de France</i> Ce chapitre vise à montrer <i>l'affirmation de l'État en France dans ses multiples dimensions ainsi qu'à caractériser la monarchie française</i> L'un des points de passage et d'ouverture est : <i>Colbert développe une politique maritime mercantiliste, et fonde les compagnies des Indes et du Levant</i></p> <p>□ Lettres</p> <p>Lycée générale Seconde – Objet d'étude : " Genres et formes de l'argumentation XVIIe et XVIIIe siècles " Objet d'étude : " Le roman et le récit du XVIIIe au XXI e siècles " Première - possibilité de présenter le XVIIIe siècle à partir d'une œuvre : <i>Les Lettres persanes, Le Mariage de Figaro</i> CAP - Second thème : « La protection des libertés : défense et sécurité »</p> <p>□ Enseignement de spécialité : Humanité, Lettres et Philosophie Première - Thème de l'altérité</p> <p>□ Langues vivantes</p> <p>Anglais Seconde ou Première : les esclaves, ancêtres des Afro-Américains</p> <p>Espagnol Seconde : la découverte des Indes, les esclaves</p>